

# PRATIQUES ET USAGES DU VELO DANS LES VILLES MOYENNES

---

COMPRENDRE LA CYCLABILITE DES  
VILLES MOYENNES FRANÇAISES POUR  
METTRE EN PLACE DES POLITIQUES  
CYCLABLES ADAPTEES

---

**RAPPORT FINAL**



**EXPERTISES**

**Janvier  
2023**

## REMERCIEMENTS

Le comité de pilotage :

Marie ABOLKER (Banque des Territoires)

Elodie BARBIER-TRAUCHESSEC (ADEME)

Thierry DU CREST (DGITM)

Marie-Emmanuelle HUILLO (Transdev)

Arthur LE MOAL (Transdev)

Armand PINOTEAU (Villes de France)

Lisa SIMÉON (Transdev)

Les villes, les agglomérations, les acteurs institutionnels, économiques et sociaux ainsi que les habitants des 12 territoires témoins réunis lors des ateliers et des focus groups :

Arles

Beauvais

Bourg-en-Bresse

Châteauroux

Colmar

Dieppe

Nevers

Niort

Rambouillet

Saint-Nazaire

Sète

Vannes

Les particuliers ayant répondu à l'enquête Pratique du vélo et les leviers et freins à son développement parmi les habitants des villes moyennes IPSOS (juin 2022).

Les associations ayant partagé leur expertise et leur expérience en réactions à la présentation des résultats préliminaires de l'étude : Club des villes et territoires cyclables et marchables (Catherine PILON et Axel LAMBERT), Fédération des Usagers de la Bicyclette (Vincent DULONG), Académie des Mobilités Actives (Marie COUVROT-DESVERGNES) ainsi que Vélo & Territoires (Antoine COUE).

L'ensemble des partenaires de l'étude pour leurs expertises et leur participation active.

## CITATION DE CE RAPPORT

Banque des Territoires, Transdev, Villes de France. **2023**. Pratiques et Usages du vélo dans les villes moyennes. 58 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne <https://librairie.ademe.fr/>

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'oeuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

**Ce document est diffusé par l'ADEME**

**ADEME**

20, avenue du Grésillé

BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 2166D0002

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME, la Banque des Territoires, Transdev et Villes de France par

**transamo**  
A VOS CÔTÉS

Réalisation Transamo : Sophie LAURENT Sophie, Clémence MACE, Sarah METTENS, Daniel WISCHNEWSKI

Appui technique : Nova7 (Julien CASALS, Catherine DEBRAND-BONAPETIT, Quentin ZARAGORI) – Copenhagenize (Clotilde IMBERT) – Ipsos (Mathieu GALLARD, Etienne MERCIER) – Transdev (Catherine VERCEZ-DOTTER)

**Coordination technique - ADEME : DIJOS Hélène**

Direction Villes et Territoires Durables/Service Transports et mobilité

# SOMMAIRE

RÉSUMÉ.....	5
ABSTRACT.....	7
1. CONTEXTE DE L'ETUDE.....	9
2. INTRODUCTION .....	9
3. DES POLITIQUES RECENTES MAIS VISIBLES, QUI PEUVENT S'APPUYER SUR LES INCITATIONS MISES EN PLACE AU NIVEAU NATIONAL .....	13
3.1. Qu'est-ce qu'une ville moyenne ? .....	13
3.2. Quelles sont leurs compétences en matière de politiques cyclables et sur quels outils peuvent-elles s'appuyer ?.....	14
3.3. Comment les politiques cyclables y sont-elles perçues par leurs habitants ? .....	17
4. UN MODE ADAPTE AUX VILLES MOYENNES, MAIS DONT L'USAGE AU QUOTIDIEN EST PENALISE PAR LA VOITURE.....	19
4.1. Le vélo est présent dans les villes moyennes, mais avec une pratique moins intense que sur le reste du territoire .....	19
4.2. Principalement en raison de la place prise par la voiture .....	22
4.3. ...mais aussi en raison de freins psychosociaux qui éloignent certains publics du vélo .....	24
5. DES DISPARITES ENTRE TERRITOIRES, QUI SE TRADUISENT PAR DES NUANCES DANS LES BESOINS ET LES USAGES DES HABITANTS .....	25
5.1. Des disparités entre les villes .....	25
5.2. ...et à l'intérieur de ces dernières .....	27
5.3. ...mais aussi entre les habitants .....	29
6. NOS RECOMMANDATIONS : DES LEVIERS D'ACTION A ADAPTER EN FONCTION DE LA TRAJECTOIRE QUE SE FIXENT LES VILLES MOYENNES .....	35
6.1. Développer l'usage du vélo pour les déplacements courts liés aux achats ou à l'école des enfants, en plus des déplacements domicile-travail de moins de 5km.....	36
6.2. Articuler la communication autour des moments de vie, en valorisant les facteurs de déclics et en réduisant les freins psychosociaux .....	38
6.3. Généraliser les formations à l'école, en les complétant par un accompagnement plus ciblé pour les adultes .....	40
6.4. Construire des itinéraires en concentrant ses moyens sur quelques aménagements qualitatifs, puis en exploitant les aménagements légers récemment instaurés par la loi .....	43
6.5. Combiner les services d'aide à l'équipement avec les formations pour optimiser leur impact .....	46
6.6. Développer massivement l'offre de stationnement, en commençant par des dispositifs dédiés au stationnement de courte durée à proximité des commerces et des services publics .....	49
6.7. Renforcer les capacités des services pour profiter du foisonnement du secteur et adapter les nouveaux outils aux spécificités de chaque territoire .....	51
7. CONCLUSION / PERSPECTIVES.....	53
INDEX DES FIGURES .....	55
ANNEXES .....	57

## RÉSUMÉ

Si la France a connu un véritable boom des pratiques cyclables ces dernières années avec une croissance de 28% de trajets réalisés à vélo entre 2019 et 2021 (Vélo & Territoires, 2022), cet essor cache des disparités importantes entre les territoires. Les territoires ruraux et les agglomérations de taille intermédiaire n'ont pas vécu le même essor du vélo que dans les métropoles, dans la continuité d'une tendance de long terme, qui a vu les parts modales du vélo diminuer considérablement en dehors des métropoles depuis le milieu des années 1990 (ADEME, 2020). A l'aune d'un décrochage qui semblait particulièrement préoccupant dans les villes moyennes (voir notamment le baromètre des villes cyclables 2021 de la Fédération des Usagers de la Bicyclette), cette étude s'est donc penchée sur la cyclabilité des villes peuplées de 10 000 à 100 000 habitants et leurs agglomérations, qui réunissent des dizaines de millions de Français.

En s'appuyant sur près de deux années d'investigations, cette étude propose des clefs de lecture pour identifier la place consacrée au vélo dans les chaînes de mobilité des villes moyennes, comprendre le profil des usagers et des non-usagers du vélo, examiner les conditions du report modal vers le vélo et mesurer les leviers mobilisables par les politiques cyclables de ces territoires.

Il en ressort un constat positif pour l'avenir du vélo dans les villes moyennes, sous réserve que des politiques volontaristes et adaptées y soient mises en place. Les données recueillies pour l'étude pointent en effet un a priori plutôt favorable des habitants des villes moyennes sur le vélo et une réelle familiarité de ces derniers avec un usage loisir. 67% des personnes interrogées dans le cadre de l'étude indiquent pratiquer le vélo au moins occasionnellement, ce qui est comparable à la moyenne nationale. La pratique des habitants des villes moyennes est cependant plus irrégulière que sur le reste du territoire, ce qui ne s'explique non pas par des distances inadaptées au vélo, mais par un usage réservé aux loisirs et une organisation des villes encore orientée sur la voiture.

En effet, la voiture reste aujourd'hui, et de loin, le principal mode de transport de la grande majorité des habitants des villes moyennes. Peu de contraintes pèsent sur cette dernière en matière de congestion ou de stationnement, alors que la prolifération de véhicules et leur vitesse sur les axes structurants est par ailleurs source de fortes appréhensions pour les cyclistes, mais aussi et surtout pour les non-usagers du vélo.

Au-delà de la place accordée à la voiture et des questions d'aménagement, la pratique du vélo est également freinée par des mécanismes psychosociaux liés non seulement à des facteurs individuels (sentiment de sécurité, sentiment de compétence, relation au corps, etc.) mais aussi à des normes sociales, généralement matérialisées par des références à un manque de « culture vélo » (ce que l'on voit ; ce que l'on pense que les autres jugent bien de faire).

Aussi, ces deux éléments (la place de la voiture ; le poids des freins psychosociaux) se traduisent, d'une part, par une imperméabilité de près de la moitié de la population à la majorité des actions mobilisables par les politiques cyclables et, d'autre part, par une corrélation forte entre l'utilisation du vélo au quotidien et l'adaptation de la voirie à ce mode de déplacement. Cela implique donc un double effort de long terme lié à la visibilité du vélo, avec un travail de fond pour réduire les freins psychosociaux et un rééquilibrage de l'espace public au profit du vélo.

Ces objectifs de long terme sous-tendent un travail conséquent sur l'ensemble des éléments de l'écosystème cyclable, que le Forum Vies Mobiles définissait en 2018 comme « l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, de la communication et des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable, sûre ».

Le présent rapport a été pensé pour aider les collectivités dans la définition puis le suivi de leur politique cyclable, en leur offrant un référentiel sur lequel s'appuyer ainsi que des grilles de lecture pour l'analyse de leur territoire. Il préconise également le suivi des 12 recommandations suivantes :

**Recommandation 1 :** Concentrer les actions de court et moyen terme sur les déplacements utilitaires courts, en cherchant à faire du vélo un mode attractif aux côtés des autres modes de déplacement non seulement pour les déplacements domicile-travail de moins de 5km, mais aussi pour les déplacements liés aux achats de proximité, à la scolarité des enfants ou aux trajets vers les lieux de loisirs. Attendre d'avoir atteint un certain seuil de visibilité du vélo et de développement du réseau cyclable avant de concentrer des efforts sur les déplacements domicile-travail de plus longue portée ;

**Recommandation 2 :** Orienter la communication vers les bénéfices personnels tirés de l'usage du vélo en s'appuyant sur les moments de vie propices aux changements de comportements, tout particulièrement au moment des études. Valoriser les principaux facteurs de déclics (santé ; économies) puis compléter sa communication avec des messages visant à atténuer les freins psychosociaux (sécurité ; facteurs pratiques), en lien avec l'élargissement du public cible.

**Recommandation 3 :** Mener des actions pédagogiques à l'école, au collège et au lycée, en cherchant à aller progressivement vers une généralisation des formations au fil de l'avancement de la politique cyclable.

**Recommandation 4 :** Développer des formations d'accompagnement des usagers de la bicyclette (se déplacer en ville ; entretien et réparation des vélos) pour les maintenir en selle et faciliter l'intensification de leur pratique avant de proposer, dans un second temps, des formations de (re)mise en selle destinées aux publics les plus éloignés du vélo ;

**Recommandation 5 :** Concentrer ses moyens sur quelques aménagements qualitatifs et attrayants dessinant un itinéraire complet et les compléter par des aménagements « légers » (panneaux M12 et contre-sens cyclable) avant de chercher à développer un réseau lourd.

**Recommandation 6 :** Apporter un soin tout particulier aux aménagements situés à proximité des axes structurants ainsi qu'au traitement des intersections, qui sont particulièrement anxigènes pour les publics inexpérimentés.

**Recommandation 7 :** Déployer minutieusement les services de location longue durée et d'aide à l'achat en identifiant précisément les publics cibles.

**Recommandation 8 :** Articuler les dispositifs de location avec les dispositifs d'aide à l'achat et les dispositifs de formations (conditionner ; inciter) en proposant un parcours d'accompagnement serviciel visant à (re)mettre en selle, à accompagner le changement de mode, à pérenniser la pratique du vélo, puis à l'intensifier.

**Recommandation 9 :** Développer massivement les services de stationnement, en privilégiant dans un premier temps les stationnements de courte durée sur l'espace public à proximité des principaux lieux de destination (commerces, services publics, etc) ;

**Recommandation 10 :** Engager un dialogue avec les acteurs de l'habitat et les acteurs économiques pour développer progressivement une offre de stationnement longue durée à domicile (pour les habitats verticaux) et au travail ;

**Recommandation 11 :** Accompagner le développement de l'intermodalité vélo/transport en commun pour les déplacements qui dépassent le périmètre de l'agglomération. A plus long terme, envisager l'intermodalité vélo/transport en commun pour des déplacements domicile-travail longs au sein de l'agglomération, au premier rang desquels figurent les déplacements entre ville-centre et zone rurale des villes moyennes.

**Recommandation 12 :** Renforcer les capacités et les moyens des équipes en charge des politiques cyclables afin de mettre en œuvre les recommandations précitées, d'assurer une bonne articulation des différentes composantes de ces politiques (aménagements, stationnement, locations, formations, etc) et d'assurer une bonne concertation avec les principales parties prenantes de l'écosystème vélo.

## ABSTRACT

Although France has experienced a boom in cycling in recent years, with a 28% increase in trips made by bicycle between 2019 and 2021 (Vélo & Territoires, 2022), this growth hides major disparities between territories. Rural areas and medium-sized urban areas have not experienced the same growth in cycling as metropolitan areas, continuing a long-term trend that has seen the modal share of cycling decline considerably outside of metropolitan areas since the mid-1990s (ADEME, 2020). In light of a decline that seemed particularly worrying in medium-sized cities (see, in particular, the 2021 Cycling Cities Barometer published by the Fédération des Usagers de la Bicyclette), this study reviewed the cyclability of 10,000 to 100,000 inhabitants' cities and their urban areas, which are home to tens of millions of French people.

Based on nearly two years of investigations, this study provides keys to identify the place of cycling in the mobility chains of medium-sized cities, understand the profile of users and non-users of bicycles, examine the conditions for modal shift to cycling and measure the levers that can be mobilized by the cycling policies of these areas.

The future of cycling looks bright in medium-sized cities, provided that proactive and appropriate policies are put in place. The data collected for the study shows that the inhabitants of medium-sized cities have a rather favorable view of bicycles and are very familiar with its leisure use for leisure. 67% of the people interviewed for the study said they cycle at least occasionally, which is comparable to the national average. However, the use of bicycles by residents of medium-sized cities is more irregular than in the rest of the country, which is not due to distances that are unsuitable for cycling, but rather to the fact that bicycles are only used for leisure purposes and that cities are still organized around the car.

Indeed, the car remains by far the main mode of transport for most medium-sized cities' inhabitants. There are few constraints on cars in terms of congestion or parking, while the proliferation of vehicles and their speed on major roads is a source of great apprehension for cyclists, but also, and above all, for non-bike users.

Beyond infrastructural issues, cycling is also hindered by psychosocial mechanisms linked not only to individual factors (feeling of safety, feeling of competence, relationship to the body, etc.) but also to social norms, generally materialized by references to a lack of "cycling culture" (what one sees; what one thinks others think is right to do).

These two elements (the place of the car; the weight of psychosocial obstacles) result, on the one hand, in the imperviousness of almost half the population to almost every action that can be mobilized by cycling policies and, on the other hand, in a strong correlation between the use of bicycles on a daily basis and the adaptation of roads to this mode of transport. This implies a two-pronged long-term effort related to the visibility of bicycles, with a reorganization of public space and an in-depth work to reduce psychosocial barriers.

These long-term objectives underpin a substantial amount of work on all the elements of the cycling ecosystem, which was defined as "all the facilities, equipment, services, regulations, communication and information and training that enable efficient, comfortable, safe cycling in a territory" by the Forum Vies Mobiles in 2018.

This report is designed to help local authorities define and monitor their cycling policy by providing them guidelines for the analysis of their territory. It also suggests to follow the subsequent 12 recommendations:

**Recommendation 1:** Concentrate short and medium-term actions on short utilitarian trips, seeking to make cycling an attractive mode alongside other modes of travel not only for home-to-work trips of less than 5km, but also for trips related to local shopping, children's schooling or trips to leisure facilities. Wait until a certain threshold of bicycle visibility and network development before focusing efforts on longer commutes.

**Recommendation 2:** Focus communication on the personal benefits of cycling by putting an emphasis on the life-pivotal moments that are most likely to lead to behavior changes, especially during the studies. Emphasize the communication on the main factors that trigger change (health; savings) and then enlarge communication to messages aimed at reducing psychosocial barriers (safety; practical factors), in line with the expansion of the target audience.

**Recommendation 3:** Carry out educational activities in schools, middle-schools and high schools, seeking to move gradually towards a generalization of training as the cycling policy progresses.

**Recommendation 4:** Develop training courses to support bicycle users (urban travels; bicycle maintenance and repair) to keep them in the saddle and make it easier for them to increase their use of bicycles, before offering, in a second phase, training courses to get new users back in the saddle.

**Recommendation 5:** Concentrate resources on a few high-quality and attractive facilities that form a complete itinerary and supplement them with "light" facilities (M12 signs and contra-ways) before seeking to develop a network of heavy infrastructures.

**Recommendation 6:** Pay particular attention to facilities linked to major roads and intersections, which are particularly anxiety-provoking for inexperienced users.

**Recommendation 7:** Deploy long-term rental and subsidies cautiously by precisely identifying the target audiences.

**Recommendation 8:** Link rental schemes with subsidies and training courses (conditions; incentives) by proposing a service-based support program aimed to support inhabitants to get (back) on the bike, to remain on it and to increase their use in a sustainable manner.

**Recommendation 9:** Massively develop parking services, initially focusing on short-term parking in public spaces near the main destinations (shops, public services, etc.).

**Recommendation 10:** Engage in a dialogue with housing and economic actors to gradually develop long-term parking at home (for vertical housing) and at work.

**Recommendation 11:** Support the development of bicycle/public transport intramodality for trips that go beyond the urban area. Consider bicycle/public transportation intramodality for long-distance commutes within the urban area in a longer term, with an emphasis on trips between the city center and rural areas of medium-sized cities.

**Recommendation 12:** Strengthen the capacities and resources of the teams in charge of cycling policies in order to implement the above recommendations, to ensure that the various components of these policies (facilities, parking, rentals, training, etc.) are well coordinated and to ensure good consultation with the main stakeholders in the cycling ecosystem.



# 1. Contexte de l'Etude

---

Cette étude a été menée entre mars 2021 et décembre 2022 pour le compte Villes de France, de la Banque des Territoires, de l'ADEME et de Transdev afin :

- D'appréhender la place du vélo dans les villes moyennes, l'approche de ce mode de transport par les usagers actuels ou futurs ainsi que son inscription dans les chaînes de déplacements au quotidien.
- De comprendre les conditions et les motivations du report modal vers le vélo dans ces territoires.
- De déterminer et comprendre le profil et les mobilités des usagers et des non-usagers du vélo.
- De comprendre les leviers mobilisables par les collectivités en matière de politiques cyclables, et évaluer leur efficacité au regard de chacun des territoires.
- De mettre en relief les bonnes pratiques et les dynamiques vélos enclenchés dans les villes moyennes.

Sa réalisation a été menée par Transamo, avec des participations de Nova7 et d'Ipsos.

## 2. Introduction

---

Dans un contexte caractérisé par le renchérissement du coût de la vie, la prépondérance des enjeux de santé publique et le poids des questions environnementales, la France a connu ces dernières années un véritable boom des pratiques cyclables, avec une croissance de 28% de trajets réalisés à vélo entre 2019 et 2021 (Vélo et territoires, 2022). Au-delà de la conjoncture, cet essor s'inscrit dans une tendance de fond observée depuis une vingtaine d'année, très fortement encouragée par la puissance publique depuis 2018, laquelle s'est fixée pour objectif l'atteinte de 9% de parts modales du vélo dans les déplacements, à horizon 2024, et 12% en 2030. Le plan vélo présenté par le gouvernement en septembre 2022 a mis en avant et confirmé les efforts conséquents d'ores et déjà réalisés tant au niveau national qu'au niveau local, avec l'aménagement de 14 000 km de pistes cyclables entre 2018 et 2021, la formation de 160 000 enfants grâce au programme *Savoir Rouler à vélo* (ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2022), le lancement de centaines de services vélo sur tout le territoire (INDDIGO-ADEME, 2021) ou la mobilisation de plus de 600 collectivités derrière les programmes AVELO portés par l'ADEME.

Malgré ces actions volontaristes, le boom du vélo cache pourtant des disparités importantes entre les grandes villes – où la pratique cyclable a augmenté de près de 60% sur 20 ans – et le reste du territoire – où la pratique est en nette baisse avec une chute de -65% dans les zones périurbaines et de -45% dans les zones rurales sur la même période (ADEME, 2020), disparités qui se sont accentuées à la suite de la crise sanitaire<sup>1</sup>. Ces dynamiques opposées se traduisent par une rupture conséquente dans les parts modales du vélo pour les déplacements domicile-travail, qui sont aujourd'hui au moins deux fois moins élevées dans les zones rurales ou dans les villes moyennes que dans les villes-centre des grandes métropoles. Ces dynamiques s'inscrivent également dans la durée, puisque la baisse de la pratique concerne principalement les jeunes.

---

<sup>1</sup> Accélération dans les métropoles et stagnation dans le reste du territoire

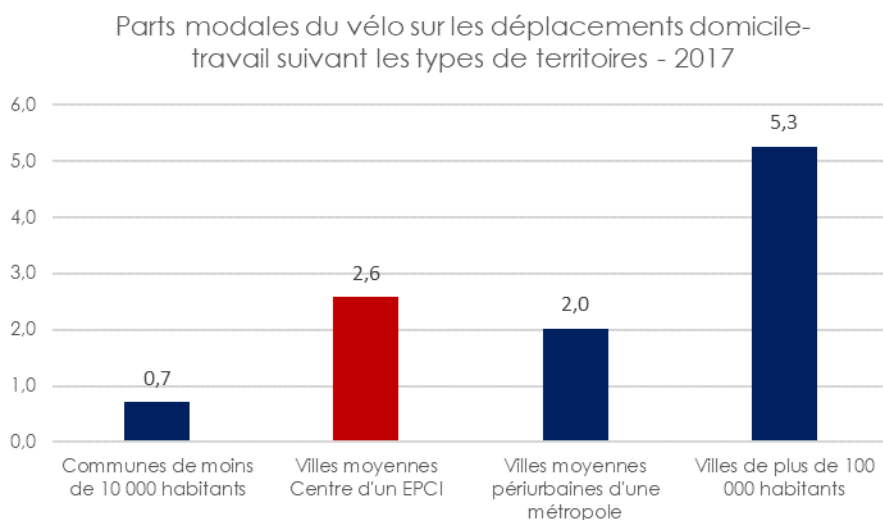


Figure 1: Parts modales du vélo pour les déplacements domicile-travail (Réalisation Transamo, à partir de données Insee)

Contrairement à ce que laisse penser la dynamique nationale, une part conséquente des Français vit ainsi dans des territoires où la place du vélo semble encore marginale dans les déplacements du quotidien. Le cas des villes moyennes est assez singulier dans la mesure où ces territoires sont pointés comme les moins propices à la pratique cyclable par les organisations de la société civile, alors que ces villes de 10 000 à 100 000 habitants réunissent près d'un quart des Français. Selon la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB, 2022), et malgré le volontarisme de villes pionnières telles que La Rochelle, Chambéry ou Bourg-en-Bresse qui constituent le podium du dernier *Baromètre des villes cyclables*, les villes moyennes semblent « 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. Les notes sévères [du baromètre cyclable] traduisent également une attente très forte des citoyens, 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 pour le commerce, l'emploi, l'éducation, l'offre culturelle, sportive et touristique... 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 et lutter contre les pollutions ».*

Aussi, à l'aune de ces différents éléments, la Banque des territoires, Villes de France, l'ADEME et Transdev ont souhaité réaliser une étude sur la « cyclabilité » des villes moyennes, définie par « l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, de la communication et des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable, sûre » (Forum Vie Mobiles, 2018)<sup>2</sup>. Cette démarche a été pensée pour apporter un diagnostic puis proposer des mesures pour l'élaboration et la mise en œuvre de politiques cyclables propres aux villes moyennes.

Cette étude tâche donc de mettre en perspective les différents aspects de l'« écosystème vélo » pour :

- Appréhender la place du vélo dans les villes moyennes, l'approche de ce mode de transport par les usagers actuels ou futurs ainsi que son inscription dans les chaînes de déplacements au quotidien.
- Comprendre les conditions et les motivations du report modal vers le vélo dans ces territoires.
- Déterminer et comprendre le profil et les mobilités des usagers et des non-usagers du vélo dans les villes moyennes.
- Comprendre les leviers mobilisables par les collectivités en matière de politiques cyclables, et évaluer leur efficacité au regard de chacun des territoires.
- Mettre en relief les bonnes pratiques et les dynamiques vélos enclenchées dans les villes moyennes.

<sup>2</sup> Le Forum Vie Mobiles utilise le concept d'« écosystème vélo »

Elle repose sur près de deux années d'investigation qui ont permis :

- D'établir un état de l'art technique et réglementaire ;
- De recueillir puis d'analyser des données sur 180 territoires identifiés comme des villes moyennes ;
- D'étudier puis de rencontrer les acteurs institutionnels et associatifs d'un panel représentatif de 12 villes moyennes ;
- De mener des entretiens en « focus groups » avec une centaine d'habitants des villes du même panel ;
- De réaliser une enquête en ligne auprès de 2 000 personnes représentatives de la population des villes moyennes et de leurs unités urbaines.

Tous les territoires ont été étudiés à l'échelle intercommunale. Dans un but de simplicité et de lisibilité, ce rapport se réfère cependant à l'appellation « villes moyennes » pour caractériser les établissements publics intercommunaux (EPCI) dans leur globalité et distingue la ville centre du reste de l'intercommunalité uniquement lorsque les données recueillies pointent des divergences notables. Des précisions méthodologiques sont présentées en annexe, afin de centrer le présent rapport sur les résultats de l'étude et d'en faciliter la lecture.



Figure 2 : Ateliers de travail en salle et sur site réalisés avec les 12 territoires témoins, ici Bourg-en-Bresse (Transamo 2022)

Celui-ci identifie dans un premier temps les spécificités des villes moyennes vis-à-vis du reste du territoire (chapitre I et II), avant d'approfondir le diagnostic en distinguant les villes moyennes entre elles, en différenciant les territoires dont elles sont composées et en étudiant leurs populations (chapitre III). Il se penchera dans un quatrième temps sur les différents leviers mobilisables par les politiques cyclables en proposant des recommandations destinées à éclairer les choix des collectivités (chapitre IV).

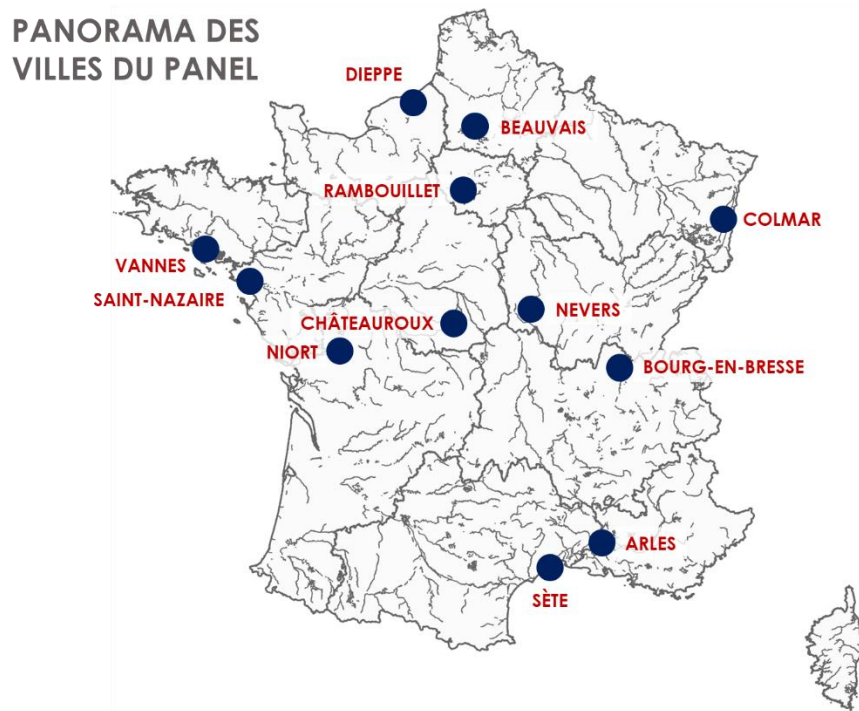


Figure 3 : Les 12 villes moyennes du panel de l'étude

### 3. Des politiques récentes mais visibles, qui peuvent s'appuyer sur les incitations mises en place au niveau national

#### 3.1. Qu'est-ce qu'une ville moyenne ?

Le présent rapport se penche sur les « villes moyennes » qui se définissent, selon l'association Villes de France, comme des « pôles d'équilibre entre les métropoles et les territoires ruraux » autour des « villes de 10 000 à 100 000 habitants et leur agglomération » (Villes de France, 2022).

Selon les données du dernier recensement de la population et en écartant les agglomérations situées dans l'aire urbaine des métropoles (définition plus restrictive que celle de Villes de France)<sup>3</sup>, la France métropolitaine<sup>4</sup> comptait ainsi 180 territoires assimilables à des villes moyennes en 2017. Ces 180 communes et leur EPCI regroupaient alors 15 millions d'habitants, ce qui représentait 23% de la population française.

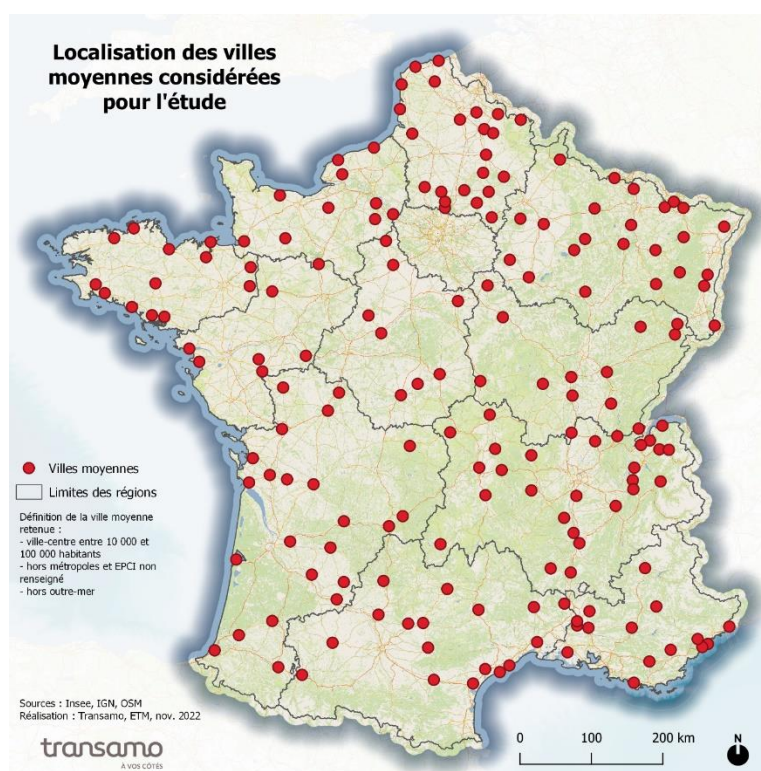


Figure 4 : Localisation des villes moyennes identifiées pour l'étude (Transamo 2022)

Territoire	Population 2017	%
Ville moyenne	5 540 768	9%
Ville moyenne et son agglomération	14 967 897	23%
En France métropolitaine	64 898 000	100%

Figure 5 : Population métropolitaine habitant dans les villes moyennes et leur agglomération (INSEE, 2017)

<sup>3</sup> La commune la plus peuplée de l'EPCI est composée de 10 000 à 100 000 habitants. L'EPCI n'est pas une métropole. L'EPCI n'est pas situé dans l'aire urbaine d'une métropole.

<sup>4</sup> Sont ainsi exclus la Corse, la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et la Réunion

Du point de vue administratif, les intercommunalités correspondant aux 180 « villes moyennes » identifiées sont principalement des communautés d'agglomération (86% d'entre elles), avec quelques regroupements opérés sous la forme de communautés de communes (12%) ou de communautés urbaines (2%).

Population dans L'EPCI	Nature de l'EPCI			TOTAL (nb)	TOTAL (%)
	Communauté urbaine	Communauté d'agglomération	Communauté de communes		
Moins de 20 000 habitants	0	0	1	1	1%
20 000 - 50 000 habitants	0	17	19	36	20%
50 000 - 100 000 habitants	1	87	2	90	50%
100 000 - 200 000 habitants	3	47	0	50	28%
200 000 - 500 000 habitants	0	3	0	3	2%
500 000 - 1M d'habitants	0	0	0	0	0%
1M – 2M d'habitants	0	0	0	0	0%
<b>TOTAL (nb)</b>	<b>4</b>	<b>154</b>	<b>22</b>	<b>180</b>	
<b>TOTAL (%)</b>	<b>2%</b>	<b>86%</b>	<b>12%</b>		

Figure 6 : Répartition des territoires étudiés par catégorie de peuplement et nature d'EPCI (INSEE, 2017)

La plupart des intercommunalités de cet échantillon sont donc obligatoirement des autorités organisatrices des mobilités en raison de la nature de leur EPCI (Communautés urbaines et Communautés d'agglomération). Celles qui ne l'étaient pas légalement (les Communautés de communes) ont pour la plupart fait le choix de prendre la compétence mobilité à la suite de l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en 2019, avec seulement trois des vingt-deux Communautés de communes ayant décidé de laisser cette compétence à leur région<sup>5</sup>.

L'exercice de la compétence mobilité illustre les choix politiques réalisés ces dernières années, qui ont confirmé la pertinence de cet échelon territorial pour le développement des politiques de mobilités au sens large et des politiques cyclables en particulier. Les villes moyennes peuvent s'appuyer sur les dispositions législatives et réglementaires qui leur attribuent des compétences en matière de planification des mobilités, de financement des politiques cyclables et de gestion de la voirie.

### **3.2. Quelles sont leurs compétences en matière de politiques cyclables et sur quels outils peuvent-elles s'appuyer ?**

En matière de planification, les villes moyennes peuvent établir un schéma de cohérence territoriale (SCoT) à l'initiative de leur EPCI ou d'un éventuel groupement de collectivités auquel elles auraient fait le choix d'adhérer. Ce document de planification urbaine instauré par la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) n'est pas obligatoire mais conditionne certains aménagements.

Il est complété par un plan de mobilités (PDM), dont l'instauration a été introduite par la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) sous l'appellation plan de déplacement urbain (PDU). La loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) a rendu son élaboration obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ce qui signifie que 30% des villes moyennes identifiées dans l'étude sont dans l'obligation

<sup>5</sup> Les trois villes moyennes en question sont localisées dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Centre Val-de-Loire.

d'élaborer un PDM (53 EPCI de plus de 100 000 habitants contre 127 EPCI de moins de 100 000 habitants). Ce document de planification des mobilités revêtait dès les années 1980 une forte dimension environnementale et multimodale. L'article 28 de la LOTI stipulait ainsi dès 1982 que « *le PDU a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun* ».

Ces notions sont aujourd'hui reprises par l'article L1214-1 du code des transports qui précise :

*« Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. »*

L'article L1214-2 de ce même code ajoute que le plan de mobilité vise, entre autres, à assurer :

*« 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel »*

*« 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied »*

La législation impose ainsi un volet cyclable dans les PDM, généralement décliné sous la forme d'un schéma directeur cyclable visant à faire l'état des lieux des aménagements existants, à identifier les dysfonctionnements potentiels et à planifier l'évolution du réseau cyclable.

Malgré un caractère facultatif du PDM et du schéma cyclable qui en découle pour la majorité des villes moyennes (cf. seuil de 100 000 habitants), ces dernières se sont cependant pour la plupart saisies de ces outils. Les 12 territoires étudiés lors de la phase qualitative de l'étude avaient ainsi tous engagé l'élaboration d'un document de planification de leur politique cyclable.

Si l'exercice semble relativement récent pour la plupart des villes, certaines ont été percutées avec l'élaboration de leur premier schéma directeur au début des années 2010 :

- 2012 : Colmar et Saint-Nazaire
- 2016 : Nevers
- 2017 : Châteauroux
- 2018 : Beauvais et Dieppe
- 2019 : Arles, Sète et Vannes
- 2021 : Bourg-en-Bresse

En cours d'élaboration : Niort et Rambouillet

Le développement récent de ces outils de planification s'est notamment fait sous l'impulsion de l'Etat et plus particulièrement du programme AVELO porté par l'ADEME, qui a soutenu la définition et la mise en œuvre des politiques cyclables de 227 territoires aux caractéristiques proches des villes moyennes entre 2018 et 2020. Cet engagement a été renouvelé en 2021, avec une phase 2 du programme qui cherche à soutenir 400 territoires d'ici à 2024, en reprenant des critères d'éligibilité centrés sur les villes moyennes (des communes de moins de 100 000 habitants ou des EPCI de moins de 250 000 habitants dont la ville la plus peuplée fait moins de 100 000 habitants). Cet appui s'est par exemple matérialisé par :

- Un appui pour l'élaboration du Plan vélo de Golfe de Morbihan – Vannes agglomération ;
- Une étude pour la Communauté d'agglomération du Grand bassin de Bourg-en-Bresse sur les axes routiers structurants de l'agglomération, deux aménagements cyclables et les services vélos en zone rurale ;
- Une étude pour la ville de Nevers sur le franchissement de deux discontinuités cyclables et piétonnes complexes ;

Les dispositifs de l'ADEME, qui s'inscrivent dans le cadre du plan vélo que le gouvernement a récemment renouvelé avec une enveloppe de 250 millions d'euros pour l'année 2023, viennent compléter une palette d'instruments budgétaires récemment mis en place pour soutenir les mobilités actives, en complément du budget général des collectivités territoriales.

La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) puis la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ont ainsi élargi le versement transport en le transformant en versement mobilité<sup>6</sup>, pouvant ainsi financer des services de mobilité au sens large, sans limitation aux seuls transports collectifs. Les seuils de population qui limitaient précédemment l'instauration du versement transport aux grandes agglomérations ont été abaissés à 10 000 habitants par la LOM, ce qui permet donc à l'ensemble des villes moyennes dotées de la compétence mobilité d'instaurer un tel dispositif.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) a quant à elle introduit une indemnité kilométrique vélo (IKV), permettant aux employeurs de verser une somme exonérée de charges sociales à leurs salariés se rendant au travail à vélo. Cette mesure applicable sur l'ensemble du territoire national – y compris les villes moyennes – a par la suite été remplacée et renforcée par le Forfait mobilité durable (FMD) introduit par la LOM, avec un élargissement des mobilités prises en compte et une extension du montant de l'indemnité.

Au-delà des questions programmatiques et budgétaires, les différentes lois précitées se sont également penchées sur le pouvoir de police du maire ainsi que sur ses compétences de gestionnaire de voirie, domaine auquel les villes moyennes consacraient en moyenne 72€/an/habitant en 2020 selon les chiffres de la Direction générale des collectivités territoriales (DGCL, 2020).

À la suite de modifications successives introduites par la loi LAURE en 1996 puis par la LOM en 2019, l'article L228-2 du code de l'environnement prévoit par exemple que :

*« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route ».*

Si les villes moyennes ne sont pas encore dans l'obligation d'instaurer des Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)<sup>7</sup>, ces dernières peuvent cependant se saisir d'autres évolutions récentes de la législation et/ou de la réglementation, telles que les modifications apportées au code de la route en 2015 au travers du décret n°2015-808 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives, qui permettent à l'ensemble des territoires d'introduire entre autres :

- Des cédez-le-passage vélo aux feux (panneaux M12) ;
- Des chaussées à voie centrale banalisée (chaucidou) ;
- Les sas vélo ;
- Les double-sens cyclables sur les voies limitées à 30km/h

En résumé, les villes moyennes se situent à une taille charnière qui pousse un certain nombre d'entre elles à développer progressivement des politiques cyclables. Elles se situent cependant pour la plupart en deçà des seuils imposant l'instauration d'un PDU ou la mise en place d'une ZFE-m, mais peuvent développer des politiques cyclables à l'opportunité en s'appuyant sur leurs ressources propres et sur le pouvoir de police du maire tout en bénéficiant des incitations mises en place par l'Etat, au premier rang desquels figure le programme AVELO 2.

<sup>6</sup> Le versement mobilité est une contribution locale des employeurs, recouvrée par l'Urssaf afin de financer les services de mobilités mis en place par une AOM

<sup>7</sup> Les Zone à Faibles Émissions s'appliquent aux agglomérations de plus de 150 000 habitants ou au territoire en dépassement régulier des valeurs limites de la qualité de l'air.



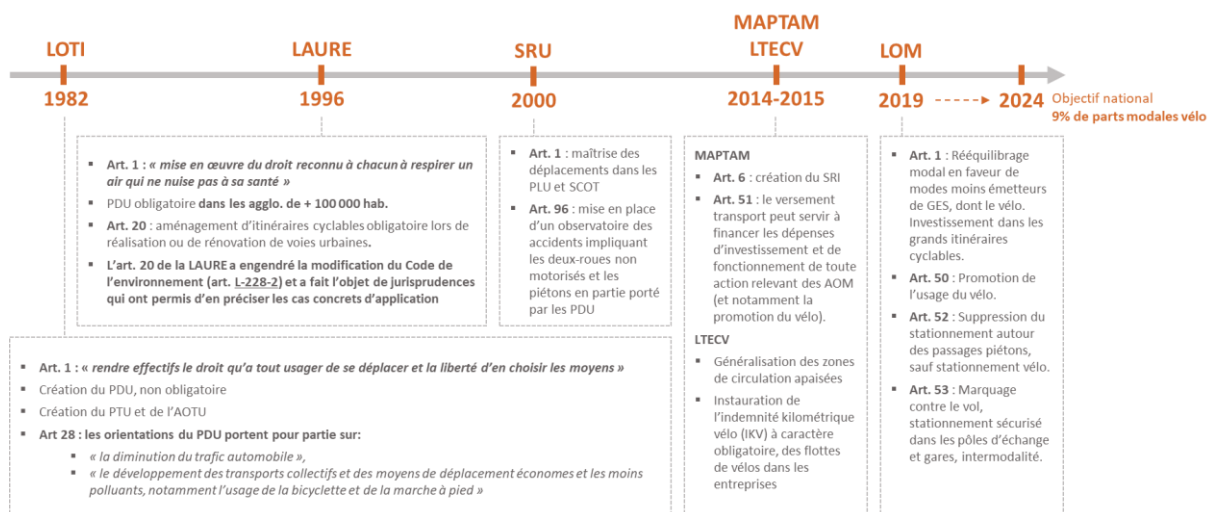


Figure 7 : Chronologie des mesures législatives relatives aux politiques cyclables (Transamo 2022)

### 3.3. Comment les politiques cyclables y sont-elles perçues par leurs habitants ?

Les efforts croissants des villes moyennes en matière de politique cyclable répondent à la perception positive du vélo au sein de leur territoire. 78% des personnes interrogées pour l'enquête quantitative, réalisée dans le cadre de cette étude, déclarent ainsi que la pratique du vélo est plutôt bien perçue dans leur entourage (famille, amis, collègues).

Le vélo est un objet qui attire l'attention des habitants, avec seulement 10% des personnes interrogées déclarant ne pas savoir identifier si les pouvoirs publics de leur lieu de résidence (commune, communauté d'agglomération, département) cherchent à encourager la pratique du vélo (figure 8). Les efforts des collectivités sont visibles, avec 61% de réponses positives à cette même question.

Question : « Et toujours là où vous habitez, avez-vous le sentiment que les pouvoirs publics (commune, communauté d'agglomération, département...) cherchent à encourager la pratique du vélo pour les déplacements des habitants ? »  
(base: Ensemble de l'échantillon)

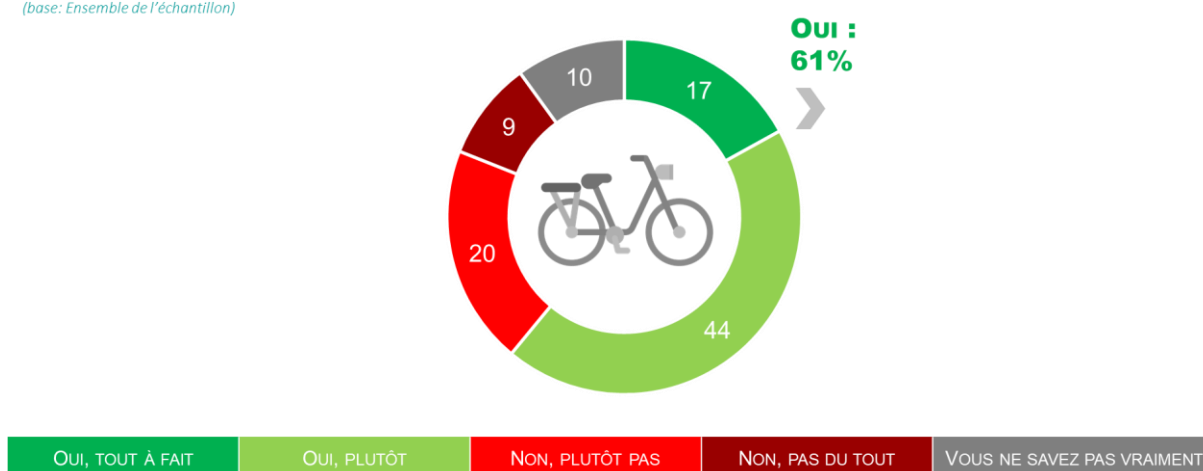


Figure 8 : Perception de l'action des pouvoirs publics (Source : Ipsos, 2022)

Un lien de corrélation très fort apparaît entre perception de l'action des pouvoirs publics et développement des voies cyclables. Le croisement des données de l'enquête avec le taux de cyclabilité de la voirie<sup>8</sup> (Vélo & Territoires, 2022) montre ainsi que 75% des personnes interrogées dans les territoires dotés de plus de 15% de voies cyclables déclarent que les pouvoirs publics locaux de leur lieu de résidence cherchent à encourager la pratique du vélo, contre seulement 43% des personnes interrogées dans les territoires dotés de moins de 5% de voies cyclables. Développer une politique cyclable est donc un gage de visibilité des actions des acteurs publics.

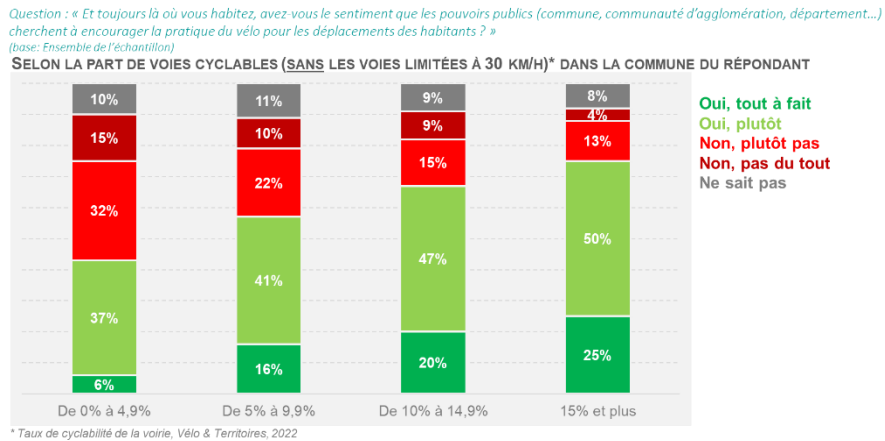


Figure 9 : Perception de l'action des pouvoirs publics en fonction du taux de cyclabilité de la voirie (Ipsos, 2022)

<sup>8</sup> Vélo & Territoires présente cet indicateur comme un rapport entre le linéaire de voirie dite cyclable et le linéaire de voirie potentiellement cyclable, calculé à l'échelle communale à partir de sources multiples (déclarations des collectivités sur le Point d'accès National des données de transport – PAN, BD Topo IGN, OpenStreetMap – OSM)

## 4. Un mode adapté aux villes moyennes, mais dont l'usage au quotidien est pénalisé par la voiture

### 4.1. Le vélo est présent dans les villes moyennes, mais avec une pratique moins intense que sur le reste du territoire

Si le regard positif que les habitants des villes moyennes portent sur le vélo et les politiques cyclables ne s'est, de prime abord, pas traduit par la même croissance des usages que dans les grandes métropoles, le vélo n'est pas pour autant absent de ces territoires.

67% des personnes interrogées dans le cadre de l'enquête menée pour cette étude déclarent ainsi pratiquer le vélo au moins occasionnellement, ce qui est comparable aux statistiques recueillies à l'échelle nationale par une étude menée en mai 2022 pour le compte d'AG2R la Mondiale et de l'Union Sport et Cycle, selon laquelle 65% des Français déclaraient avoir pratiqué du vélo au moins une fois dans les douze mois précédant l'étude.

Question : « Et vous personnellement, vous arrive-t-il de faire du vélo, que ce soit pour vous déplacer, pour faire du sport ou pour faire des promenades ? »  
(base: Ensemble de l'échantillon)

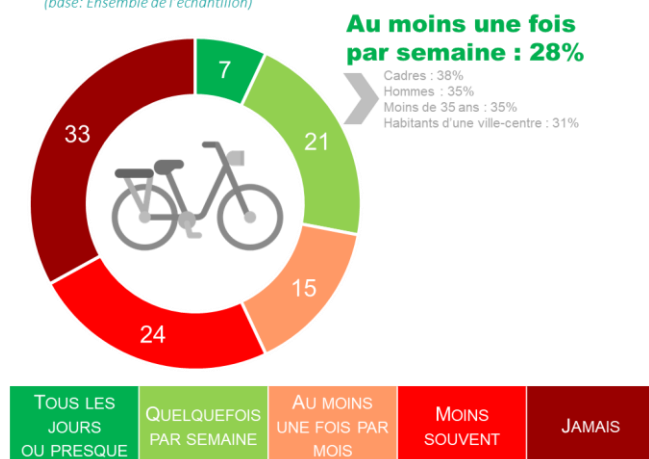


Figure 10 : Fréquence d'utilisation du vélo des habitants des villes moyennes (Ipsos 2022)

Une part non négligeable des habitants des villes moyennes fait même état d'une pratique très régulière, avec 28% de personnes déclarant faire du vélo au moins une fois par semaine, dont 7% de personnes déclarant en faire tous les jours ou presque.

Le vélo semble y être utilisé de manière multimodale aux côtés de la voiture et de la marche, également très présents dans le quotidien des habitants. Si seulement 2% des habitants interrogés pour l'enquête déclarent utiliser exclusivement le vélo pour se rendre au travail, 12% d'entre eux déclarent ainsi le faire ponctuellement.

Question : « Et parmi les différents modes de déplacements suivants, quels sont ceux que vous utilisez régulièrement pour rejoindre ces destinations ? »  
Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100% - (base: Ensemble de l'échantillon)

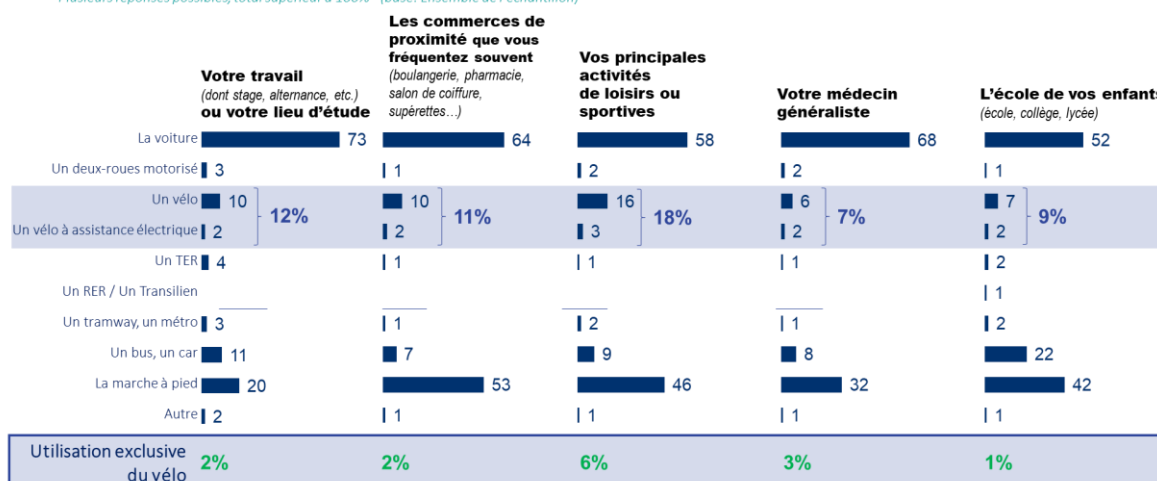


Figure 11 : Modes de déplacements utilisés par les habitants des villes moyennes par motif de déplacement (Ipsos, 2022)

Tout en montrant que le vélo est bien présent dans la vie des habitants des villes moyennes, ces différentes statistiques illustrent également deux caractéristiques qui montrent un usage moindre que dans d'autres territoires :

- La première porte sur la prédominance de la voiture, qui reste de loin le principal mode de transport pour tous les types de déplacements, avec des statistiques par motif de déplacement qui confirment les statistiques de l'INSEE sur les déplacements domicile-travail<sup>9</sup> ;
- La seconde porte sur l'irrégularité des usagers occasionnels du vélo. 36% des usagers du vélo dans les villes moyennes en font moins d'une fois par mois contre seulement 20% à l'échelle nationale (figure 12).

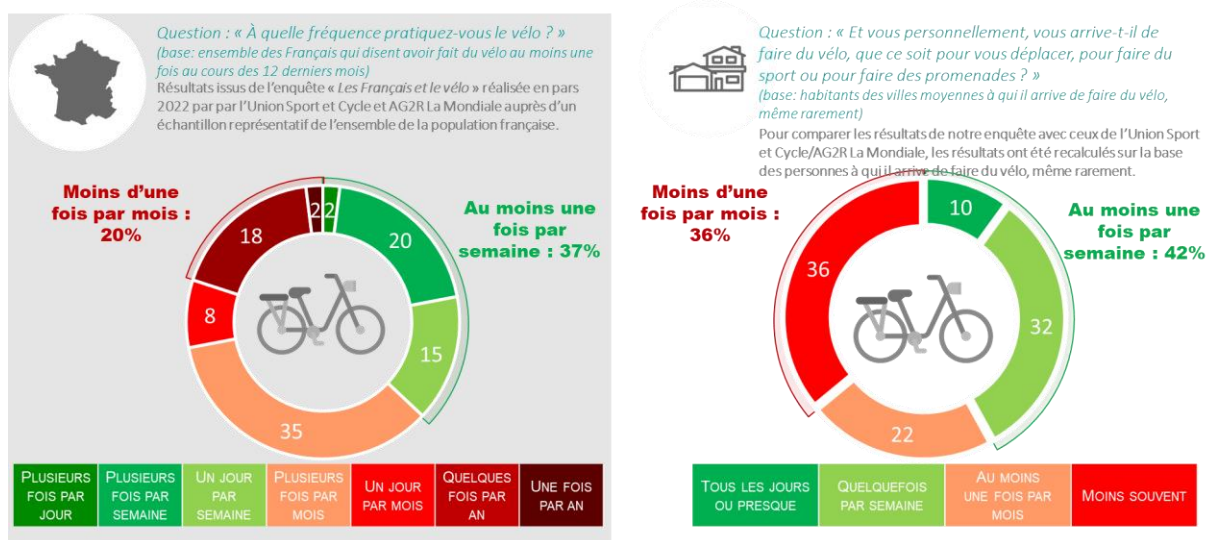


Figure 12 : Comparaison de la fréquence d'utilisation du vélo entre les habitants des villes moyennes et les Français dans leur ensemble (Elaboration d'Ipsos, avec des données partiellement issues de l'enquête « les Français et le vélo » réalisée par l'Union Sport et Cycle et AG2R la Mondiale

<sup>9</sup> Navettes domicile-travail mesurées lors du recensement de la population

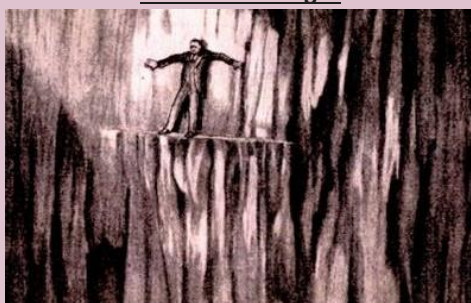
<sup>10</sup> La prédominance de la voiture se fait non seulement vis-à-vis du vélo mais aussi des transports en commun, contrairement aux métropoles.

Le vélo est donc présent dans la vie des habitants des villes moyennes mais, au-delà des usagers les plus réguliers, sa pratique y est moins intense que sur le reste du territoire. Le vélo y est ainsi avant tout perçu comme une activité sportive et/ou un loisir plutôt qu'un mode de déplacement, avec 46% des personnes interrogées pour cette étude déclarant que le vélo sert avant tout aux loisirs et 32% à faire du sport, contre seulement 22% de répondants qui l'associent aux déplacements du quotidien. Les « *focus groups* » réalisés dans les territoires du panel d'étude ont confirmé ces représentations du déplacement à vélo, associé aux loisirs souvent en famille et dans la nature, et à l'inverse un usage en ville dangereux et peu naturel.

### Une image positive du vélo, freinée par la crainte de la circulation

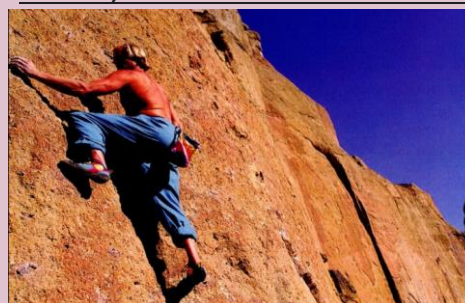
Pour mettre à jour les représentations associées à la pratique du vélo, un exercice projectif a été proposé aux personnes réunies lors des « *focus group* », auxquelles il était demandé de sélectionner au sein d'un jeu d'une centaine d'images celle correspondant à la pratique du vélo dans leur ville. Il en est ressorti 4 associations fortes :

#### La mise en danger



« Là ce sont les pistes cyclables, on est un peu sur le fil du rasoir. Je me dis que si j'étais à la place du vélo, je ne serais pas rassurée quand on voit la conduite des Beauvaisiens, et j'en fais partie, donc ce serait moi sur une piste cyclable ». (Beauvais)

#### Un loisir, dans la nature et loin des villes



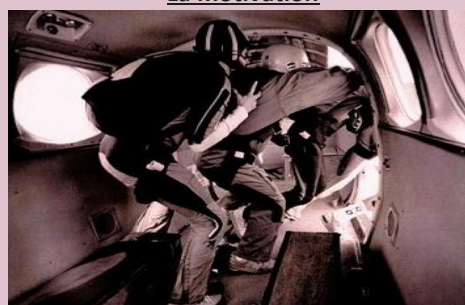
« Le vélo ici c'est que pour les loisirs, ce sont les balades, ce sont les forêts, c'est à l'extérieur de Rambouillet, c'est plus le dimanche pour se promener. Mais pas dans le centre-ville, ça je ne le ferais pas. C'est une question de volume de trafic, on est obligé de faire très attention ». (Rambouillet)

#### Le partage, en famille



« D'aussi loin que je me souviens, quand j'étais petite, le vélo pour moi c'était avec les copines, on en faisait dans le lotissement autour de chez mes parents. Et plus tard, on se retrouvait avec la bande autour du city stade, on partait en balade. Et aussi l'été, pour aller à la plage avec mes cousins, c'était à vélo ». (Châteauroux)

#### La motivation



« C'est l'idée qu'il faudrait vraiment me pousser pour que je fasse du vélo... si plusieurs personnes m'incitaient à y aller j'irais peut-être en fait, si j'avais la possibilité de rencontrer d'autres gens qui font du vélo ici, des événements autour de ça, qui me montrent des coins où on peut aller. Comme le baptême de l'air... Un peu le baptême du vélo ». (Beauvais)

## 4.2. Principalement en raison de la place prise par la voiture

Cette moindre intensité de l'utilisation du vélo s'explique, selon les habitants des villes moyennes, principalement aussi bien par la crainte des voitures que par des aspects pratiques. 32% des habitants qui n'utilisent pas le vélo dans leurs déplacements quotidiens évoquent leur crainte de la voiture. 27% d'entre eux estiment que le vélo n'est pas adapté à la distance de leur déplacement et 21% d'entre eux évoquent des limites pour transporter des courses volumineuses ou des enfants.

Question : « Quelles sont les raisons qui expliquent pourquoi vous n'utilisez actuellement pas le vélo pour vous déplacer au quotidien ? »  
(base : à ceux qui n'utilisent pas le vélo dans leurs déplacements du quotidien – 74% de l'échantillon) – Total supérieur à 100 car plusieurs réponses possibles

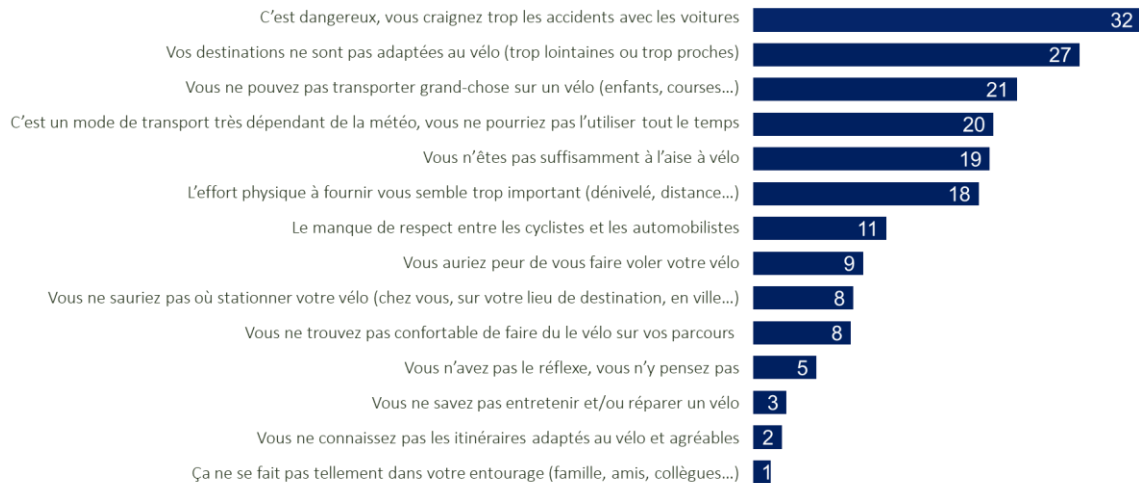


Figure 13 : Les raisons évoquées pour la non-utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens (Ipsos, 2022)

Tout en reconnaissant que la trop grande place prise par la voiture puisse être un frein à la pratique du vélo, les personnes interrogées lors des focus group ont pointé cette dernière comme un mode plus pratique, plus rapide et plus adapté que le vélo à leur mode de vie. Ils ont ainsi fait état d'une certaine dépendance vis-à-vis de cette dernière, notamment pour les trajets domicile-travail et pour les achats en grande surface, ainsi que de l'absence de contraintes lourdes à son utilisation (congestion, stationnement). Cette vision est confirmée par l'enquête quantitative, dont il ressort que, parmi les personnes utilisatrices de la voiture (85% de l'échantillon) :

- 93% considèrent la voiture comme le mode de déplacement le plus rapide pour leurs trajets ;
- 83% estiment que c'est un mode de déplacement incontournable dans leur vie quotidienne ;
- 77% estiment que la circulation en voiture présente peu de contraintes ;

Les personnes possédant une voiture confirment l'absence de contrainte de stationnement. 92% d'entre elles considèrent qu'il est facile de stationner près de leur domicile et 91% d'entre elles considèrent qu'il est facile de stationner dans leurs lieux destination du quotidien. L'absence de congestion routière est également mise en avant, rendant ce mode de déplacement le plus performant dans les villes moyennes.

Question : « De manière générale, est-il facile de stationner votre voiture... ? »  
 (base: à ceux qui possèdent au moins une voiture – 92% de l'échantillon)

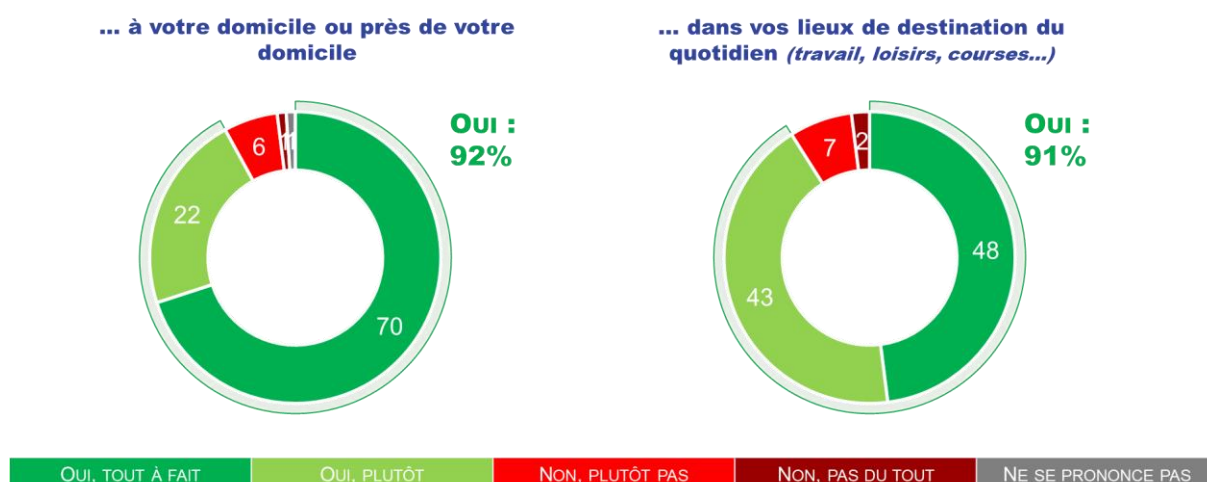


Figure 14 : Facilité de stationnement des automobilistes dans les villes moyennes (Ipsos, 2022)

Si l'usage de la voiture est parfois justifié par des distances de trajets quotidiens jugées trop longues pour le vélo (figure 13), cette explication relève souvent plus de la perception de la distance des habitants plutôt que de la distance effective de leurs déplacements. L'emploi de 27% des personnes interrogées dans les villes moyennes se situe entre 1 et 5km de leur domicile. 59% des personnes interrogées déclarent travailler à moins de 10km de leur domicile (figure 15), ce qui correspond à la moyenne nationale mise en avant dans l'enquête mobilité produite par le Forum vies mobiles en 2020. Selon ces mêmes sources, les habitants des villes moyennes travaillant à plus de 20km de leur domicile seraient même moins nombreux (19%) qu'au niveau national (24%).

Question : « Pour chacun des déplacements du quotidien suivants, à combien de kilomètres se situent-ils approximativement de votre domicile ? »  
 (base: Ensemble de l'échantillon)

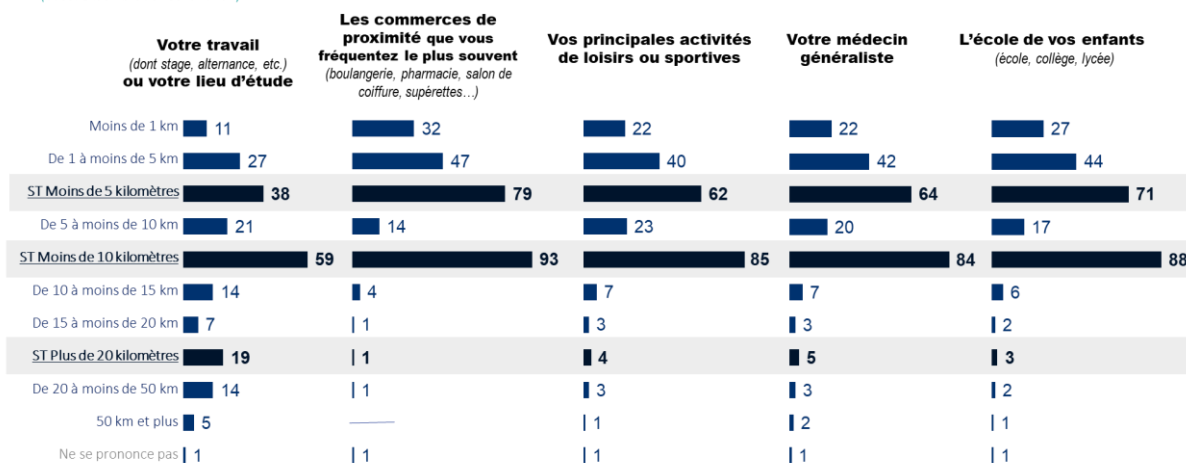


Figure 15 : Portée des déplacements des habitants des villes moyennes par motif de déplacement (Ipsos, 2022)

Les autres types de déplacements (commerces de proximité, activités de loisirs ou sportives, école des enfants, etc.) portent par ailleurs environ 9 fois sur 10 sur des distances de moins de 10km dans les villes moyennes, ce qui représente une proportion bien supérieure aux données mises en avant par le Forum vies mobiles au niveau national. Un nombre conséquent des déplacements réalisés dans les villes moyennes relèvent donc de distances qui se situent dans la zone de pertinence du vélo, généralement définie entre 1 et 5 km et jusqu'à 9km pour un VAE. Souvent en concurrence directe avec le transport public sur cette échelle de distance dans les grandes villes, les villes moyennes ont au contraire une zone d'attractivité du

vélo élevée, d'autant plus au regard des distances parcourues pour l'ensemble des motifs de déplacements recensés. Malgré tout l'usage cyclable n'est pas en adéquation avec ces analyses.

### **4.3. ...mais aussi en raison de freins psychosociaux qui éloignent certains publics du vélo**

Le décalage entre la perception que les habitants des villes moyennes ont de l'incompatibilité de leurs déplacements avec le vélo et la distance effective de leurs déplacements met en avant l'existence de mécanismes psychosociaux dans les choix que les habitants réalisent au quotidien. Au-delà des aspects pratiques et de facteurs individuels tels que le sentiment de sécurité, le sentiment de compétence ou le rapport que chacun entretient avec son corps, l'effort et la santé, les *focus group* ont mis en avant le poids des « normes sociales », qui se matérialise souvent par des références à un manque de « culture vélo » au sein d'une ville.

Ces normes sociales, qui peuvent être de nature descriptive (ce que l'on pense que les autres font) et de nature injonctive (ce que l'on pense que les autres jugent bien de faire), sont intimement liées à la visibilité du vélo sur un territoire donné. Si peu de vélos sont visibles sur les routes, les individus tendent à penser que peu de personnes se déplacent à vélo (norme descriptive) et que le vélo n'est pas valorisé dans leur ville (norme injonctive), ce qui ne les incite pas à en faire. Ces « codes comportementaux » peuvent cependant être modelées par des territoires voisins, notamment pour les villes moyennes qui se situent à proximité d'une grande métropole où l'usage du vélo y est plus développé. Les échanges entre territoires et tout particulièrement les flux de navetteurs peuvent alors faciliter la diffusion de la « culture vélo » du territoire voisin : les villes de Colmar (à proximité de Strasbourg) ou de Niort (à proximité de La Rochelle) sont des exemples de villes moyennes où la perception du vélo s'explique en partie par les interactions régulières avec des villes avancées en matière de développement de l'usage du vélo.



## 5. Des disparités entre territoires, qui se traduisent par des nuances dans les besoins et les usages des habitants

Derrière le diagnostic présenté aux chapitres précédents se cachent des disparités profondes entre les territoires, à l'intérieur de ces derniers et au sein des populations qui les composent.

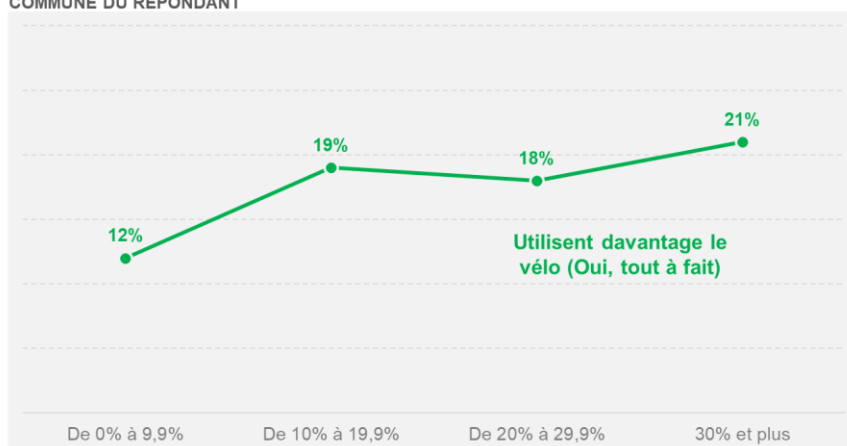
### 5.1. Des disparités entre les villes

Si les villes moyennes ne semblent en apparence pas avoir connu le même essor de la pratique cyclable que les grandes métropoles à la suite de la crise de la Covid-19, l'enquête quantitative menée pour cette étude présente un bilan plus contrasté avec des trajectoires hétérogènes au sein des villes moyennes.

Les habitants des villes les plus dotées en aménagements cyclables se sont ainsi plus tournés vers le vélo que les habitants des villes les moins aménagées.

Question : « Pour chacune des propositions suivantes, diriez-vous qu'elle s'applique à vos changements d'habitudes à propos de vos déplacements du quotidien depuis mars 2020 et le début de l'épidémie de Covid-19 ? » (base : à ceux qui ont changé leurs habitudes – 39% de l'échantillon)

**SELON LA PART DE VOIES CYCLABLES (INCLUANT LES VOIES LIMITÉES À 30 KM/H)\* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT**



\* Taux de cyclabilité de la voirie, Vélo & Territoires, 2022

Figure 16 : Evolution de l'usage du vélo à la suite de l'épidémie de Covid-19, en fonction du taux de cyclabilité de la voirie (Elaboration d'Ipsos, avec des données partiellement issues de Vélo & Territoires)

21% des personnes ayant modifié leurs habitudes de mobilité déclarent utiliser davantage le vélo dans les villes pourvues de plus de 30% de voies cyclables<sup>11</sup>, contre seulement 12% de cet échantillon dans les villes pourvues de moins de 10% de voies cyclables.

Cette tendance est venue renforcer des écarts préexistants avec une pratique du vélo bien plus développée dans les villes les plus dotées en matière d'aménagements cyclables. 36% des habitants des villes moyennes disposant de plus de 30% de voies cyclables font du vélo au moins une fois par semaine, contre seulement 20% des habitants des villes moyennes avec moins de 10% de voies cyclables.

<sup>11</sup> Mesurée au travers du taux de cyclabilité développé par Vélo & Territoires (2022)

Question : « Et vous personnellement, vous arrive-t-il de faire du vélo, que ce soit pour vous déplacer, pour faire du sport ou pour faire des promenades ? »  
 (base: Ensemble de l'échantillon)

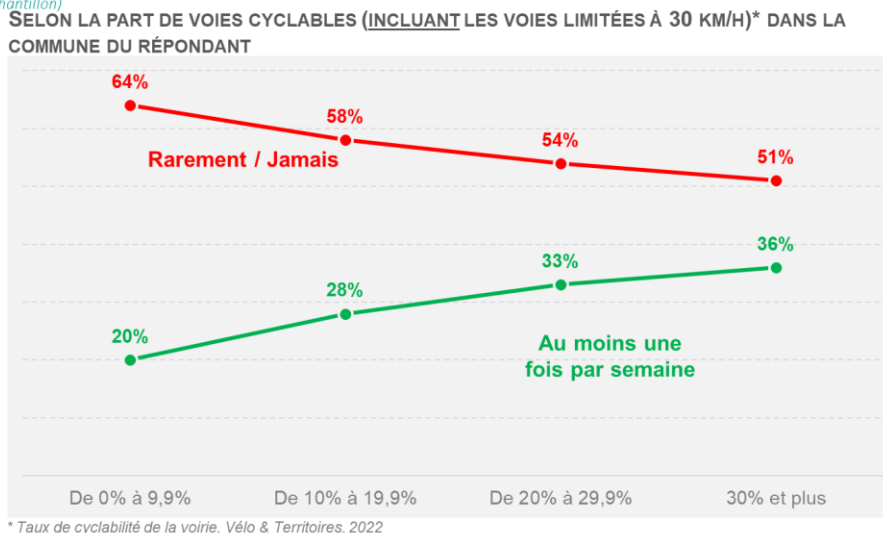


Figure 17 : Pratique du vélo au sein des villes moyennes en fonction du taux de cyclabilité de la voirie (Elaboration d'Ipsos, avec des données partiellement issues de Vélo & Territoires)

Les villes les plus dotées en voies cyclables sont non seulement caractérisées par une pratique plus importante du vélo, mais aussi par des perceptions et des usages plus orientés sur les déplacements quotidiens. 32% des habitants des villes moyennes dotées de plus de 30% de voies cyclables associent ainsi principalement le vélo à un mode de déplacement, contre seulement 16% des habitants des villes moyennes avec moins de 10% de voies cyclables.

Question : « Quand vous pensez au vélo, diriez-vous que cela sert avant tout... ? »  
 (base: Ensemble de l'échantillon)

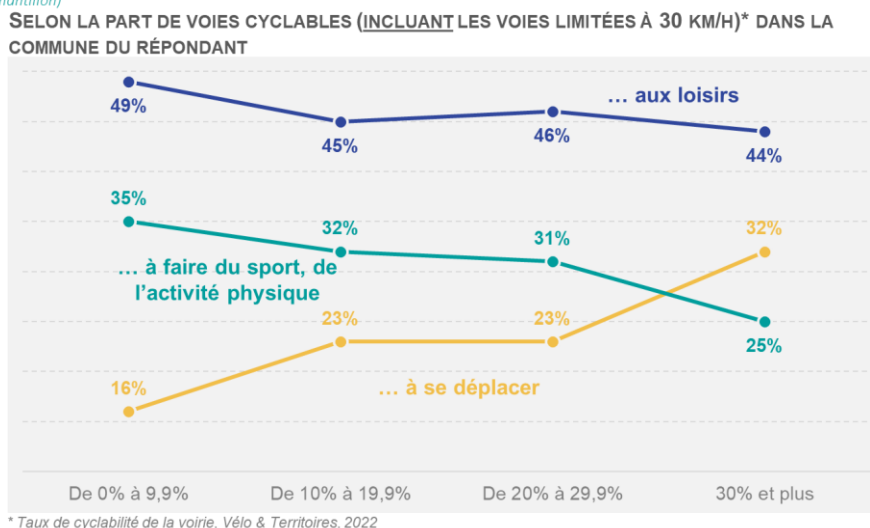
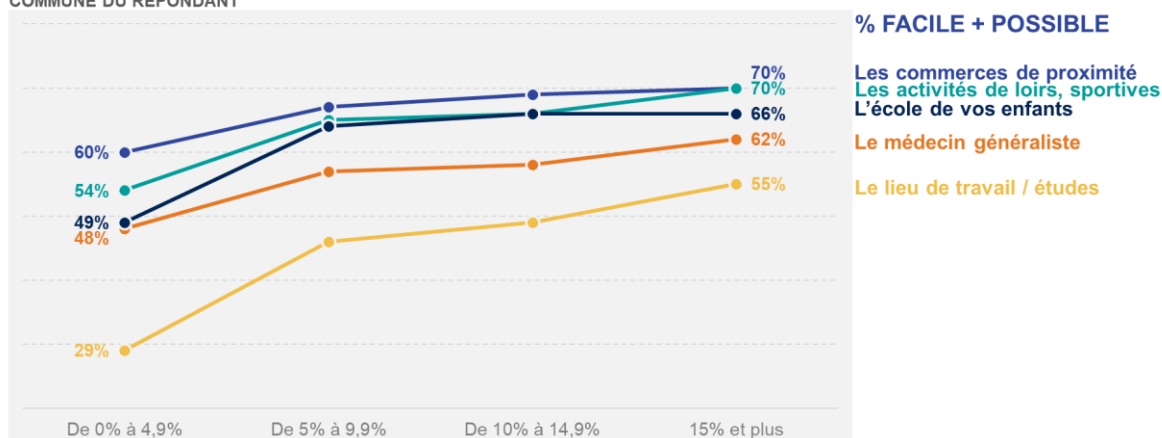


Figure 3 : Usages associés au vélo par les habitants des villes moyennes, en fonction du taux de cyclabilité de la voirie (Elaboration d'Ipsos, avec des données partiellement issues de Vélo & Territoires)

Une corrélation forte semble donc exister entre le développement des voies cyclables et l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens. Les perceptions peuvent changer avec un niveau d'investissement relativement modeste. Les habitants des villes moyennes dotées de 5% à 10% de voies cyclables sont ainsi bien plus disposés à réaliser leurs déplacements quotidiens à vélo que ceux des villes caractérisées par moins de 5% de voies cyclables.

Question : « Pour chacun de ces déplacements du quotidien suivant, diriez-vous qu'aujourd'hui, il vous serait facile, possible, difficile ou impossible de vous y rendre à vélo ? » (base: Ensemble de l'échantillon)

**SELON LA PART DE VOIES CYCLABLES (INCLUANT LES VOIES LIMITÉES À 30 KM/H)\* DANS LA COMMUNE DU RÉPONDANT**



\* Taux de cyclabilité de la voirie, Vélo & Territoires, 2022

Figure 19 : Facilité d'usage du vélo par motif dans les villes moyennes, en fonction du taux de cyclabilité de la voirie (Elaboration d'Ipsos, avec des données partiellement issues de Vélo & Territoires)

Au-delà du lien fort qui relie le développement du vélo avec l'aménagement de la voirie, les villes moyennes se distinguent les unes des autres par le niveau d'avancement de leur politique cyclable. Les moins avancées doivent encore produire un document de planification puis engager une première série de mesures « à l'opportunité », tandis que les plus avancées d'entre elles – plus rares – cherchent à optimiser leur réseau et à peaufiner un écosystème vélo, tout en ciblant des populations de plus en plus éloignées de la pratique cyclable. L'objectif pour chacune d'entre-elles est bien de faire avancer leurs politiques publiques de manière linéaire et progressive, afin d'aboutir à un système global qui soit bien appréhendé par les habitants.

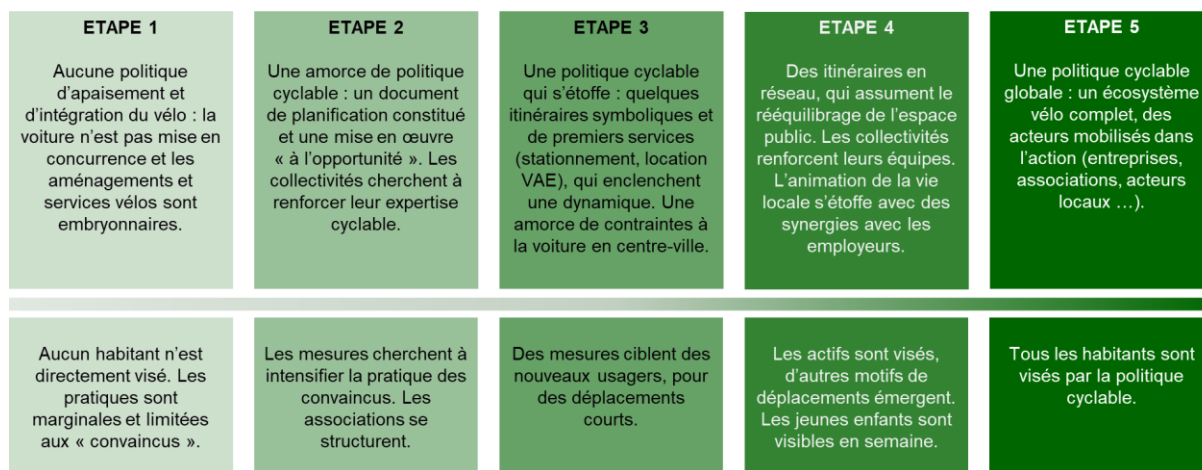


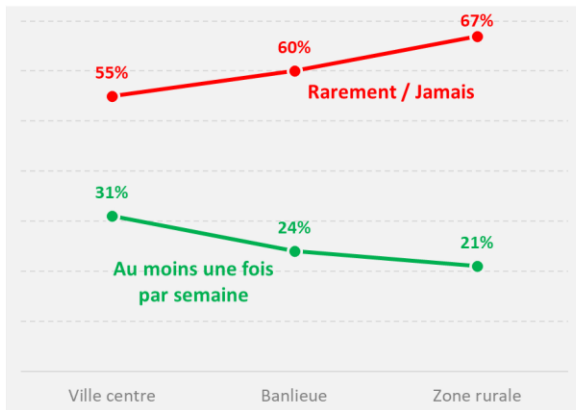
Figure 20 : Les étapes de références dans l'avancement d'une politique cyclable (Transamo, 2022)

## 5.2. ...et à l'intérieur de ces dernières

Les villes moyennes sont également traversées par des disparités en leur sein. La pratique du vélo est ainsi nettement plus développée au sein des villes-centres des intercommunalités, plus denses en aménités urbaines (habitat, commerces, équipements ...), que dans les communes de la tache urbaine (banlieue) ou dans les zones rurales (périurbaines).

31% des habitants des villes-centres pratiquent du vélo au moins une fois par semaine, contre seulement 21% des habitants des zones rurales.

Question : « Et vous personnellement, vous arrive-t-il de faire du vélo, que ce soit pour vous déplacer, pour faire du sport ou pour faire des promenades ? »  
(base: Ensemble de l'échantillon)



Question : « Et là où vous habitez, diriez-vous que la voirie et l'urbanisme sont adaptés à l'utilisation du vélo, avec notamment des équipements spécifiques (pistes cyclables, arceaux de stationnement, sas pour les vélos aux feux tricolores, etc.) ? »  
(base: Ensemble de l'échantillon)

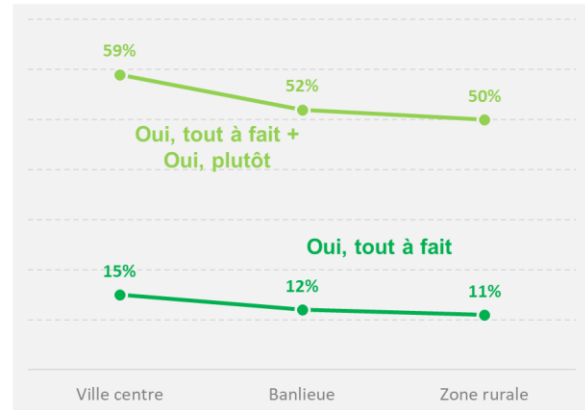


Figure 21 : Utilisation du vélo et adaptation de la voirie en fonction de la localisation du domicile des habitants des villes moyennes (Ipsos, 2022)

Ces écarts s'expliquent notamment par une voirie jugée plus adaptée à l'utilisation du vélo dans les villes-centres que dans les zones de périphérie (zones 30, aménagements, etc.).

Question : « Plus précisément, pour chacun des aménagements ou services suivants, dans l'agglomération où vous vivez, est-ce que... ? »  
(base: Ensemble de l'échantillon)

#### SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE

	ENSEMBLE DE L'ÉCHANTILLON		VILLE-CENTRE		BANLIEUE		ZONE RURALE	
	Cela existe en grand nombre	Cela existe, mais insuffisamment	Cela existe en grand nombre	Cela existe, mais insuffisamment	Cela existe en grand nombre	Cela existe, mais insuffisamment	Cela existe en grand nombre	Cela existe, mais insuffisamment
Des bandes cyclables	25%	49%	27%	51%	20%	49%	32%	31%
Des pistes cyclables	18%	43%	19%	45%	16%	42%	21%	40%

Figure 22 : Perception des pistes et des bandes cyclables, en fonction de la localisation du domicile des habitants des villes moyennes (Ipsos, 2022)

Lorsqu'on les interroge plus particulièrement sur la présence de bandes et de pistes cyclables dans leur agglomération, les habitants qui se disent les moins satisfaits sont ceux qui résident dans la tache urbaine (banlieue), où certains aménagements rejetés lors des focus group (ronds-points ; routes avec limitation de vitesse à 70 ou 80 km/h) sont parfois plus nombreux, notamment pour accéder aux grandes zones commerciales ou pour relier les centres-bourgs entre eux.

Malgré un regard plutôt critique sur l'adaptation de la voirie et de l'urbanisme à la pratique du vélo, les habitants des zones rurales apparaissent comme le public le moins demandeur d'aménagements. Cela peut notamment s'expliquer par les distances plus longues qui les séparent de leurs destinations quotidiennes et la présence d'axes routiers structurants sur lesquels la voiture reste toujours plus concurrentielle : en conséquence, il est d'autant plus complexe d'imaginer un usage du vélo pour ces territoires.

**ZONE RURALE**

**TACHE URBAINE**

**VILLE-CENTRE**



Figure 23 : Décomposition territoriale des villes moyennes (Transamo, 2022)

Ces trois strates de territoires sont bien identifiées par les collectivités territoriales rencontrées lors des ateliers. Ces dernières les utilisent notamment pour identifier les publics cibles des politiques cyclables, avec la volonté de capter tout particulièrement les habitants issus de la tache urbaine dense qui entoure les villes moyennes. Elles connaissent des difficultés pour affiner leur diagnostic, distinguer les profils et les usages ainsi que les nuances attendues en termes d'aménagements et de services au sein de ces différents espaces. Les déplacements des habitants des zones rurales n'étant envisagés qu'en connexion avec la ville-centre, ils sont de fait exclus de toutes réflexions cyclables, et notamment d'échanges en leur sein, vers les écoles et lieux de loisirs ou d'achat de proximité.

### **5.3. ...mais aussi entre les habitants**

Conformément à ce qui a bien été identifié par les collectivités territoriales rencontrées pour cette étude, les données de l'enquête quantitative font ressortir une pratique du vélo plus forte des hommes, des catégories socio-professionnelles supérieures et des personnes résidentes des communes-centres (voir notamment la figure 25). Elles mettent cependant aussi en exergue des nuances fortes dans l'usage et la perception du vélo d'autres profils, qui sont plus rarement identifiés et dont les attentes ne sont ainsi peu ou pas prises en compte.

L'analyse des données a ainsi mis en avant une corrélation particulièrement forte entre pratique du vélo et perception des aménagements existants, ce qui permet d'identifier une typologie d'individus qui pourrait être utilisée pour l'élaboration et le suivi des politiques cyclables.

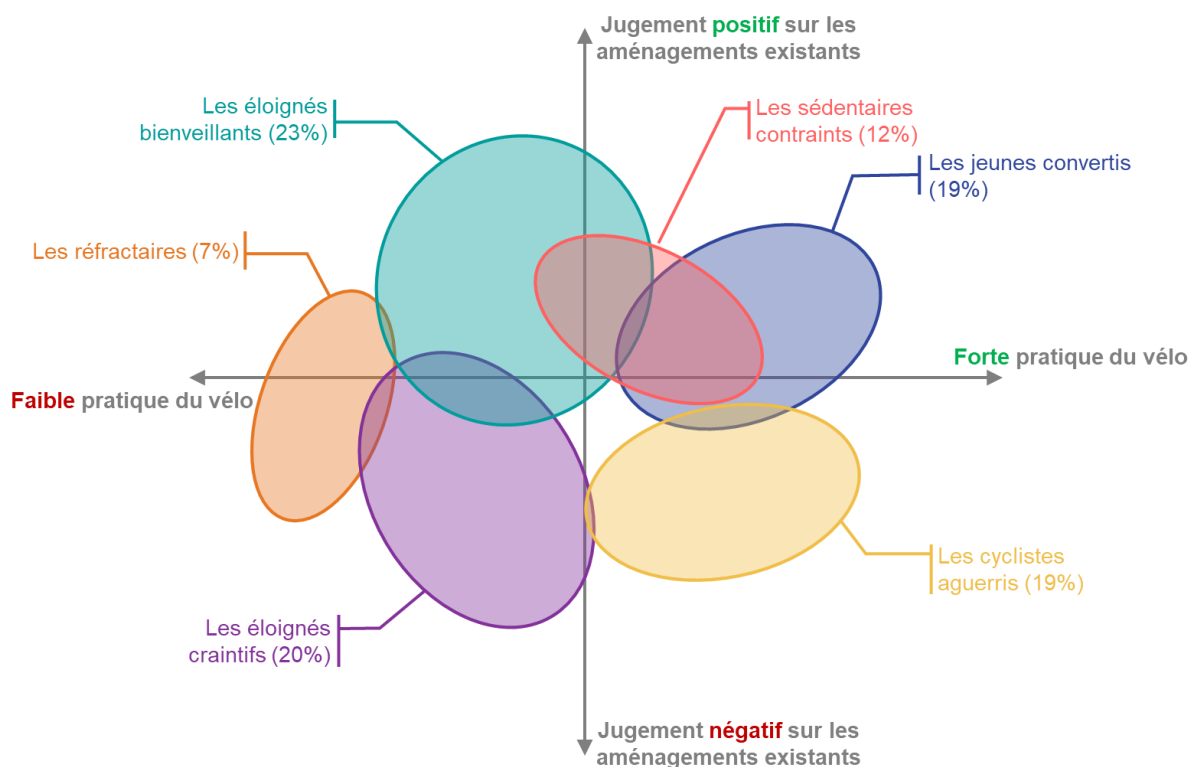


Figure 4 : Typologie des habitants des villes moyennes en fonction de leur relation au vélo (Élaboration de Transamo à partir de données Ipsos)

**Trois groupes se distinguent par une pratique plus importante du vélo, ce qui en fait une cible potentielle dès les premiers niveaux d'avancement des politiques cyclables :**

**Les cyclistes aguerris** (19% de l'échantillon) sont principalement des hommes (57%), d'âges intermédiaires (56% de 35-64 ans), qui font du vélo depuis plusieurs années (53% en font depuis plus de 5 ans) et qui sont plutôt diplômés (51% ont un diplôme supérieur au bac), même si les catégories populaires ne sont pas absentes (31% d'employés et d'ouvriers). Il s'agit du groupe au sein duquel le vélo est le plus utilisé pour les déplacements du quotidien (59%), notamment pour les déplacements à destination des lieux de loisirs (42%). 51% d'entre eux font du vélo au moins une fois par semaine. Le sentiment de dépendance à la voiture y est relativement contenu (60% contre 68% en moyenne), malgré le fait que cette dernière reste de loin le mode de déplacement le plus utilisé (99% l'utilisent pour au moins un de leurs déplacements du quotidien). Les membres de ce groupe sont assez modérément satisfaits des aménagements urbains favorisant la pratique du vélo (57%), de même que de l'engagement des pouvoirs publics dans ce domaine (63%).

**Claude, 72 ans, retraité à Rambouillet**

Le vélo, Claude connaît bien, puisqu'il a pendant longtemps pratiqué le vélo de route dans un club amateur. Ces dernières années, il a levé le pied sur la pratique sportive pour découvrir le plaisir des vacances itinérantes à vélo, partant au moins une fois par an, avec sa femme et des amis, sur les nombreuses véloroutes de France et d'Europe.

Malgré des problèmes de santé, il essaie de privilégier le vélo et la marche pour la plupart de ses déplacements quotidiens, ce qui lui a donné, depuis quelques années déjà, l'occasion de déplorer le manque d'aménagements pour les cyclistes comme pour les piétons. Lui-même reconnaît qu'il y a aujourd'hui des endroits où il ne s'aventurerait pas parce qu'à son âge, c'est devenu trop dangereux.

Son tempérament de militant l'a conduit à s'impliquer dans une association locale dont l'objet est de promouvoir le vélo. Que ce soit en intervenant auprès des écoles, des entreprises ou en alertant régulièrement les services de la mairie et les élus, il ne ménage pas ses efforts pour faire avancer la cause du vélo dans sa ville. Son dernier fait d'arme ? Il a fini par réussir à convertir sa voisine au vélo, en lui prêtant le VAE de son épouse et en l'accompagnant sur le chemin du travail.

*« Quand on voit le nombre de voitures qu'il y a sur les routes et qu'on regarde tous les déplacements que les gens pourraient faire à vélo, on se rend compte que le potentiel est énorme. A force d'expliquer, d'accompagner les gens, ça finit par payer, mais c'est long. Mais il faut aussi faire une vraie place au vélo avec des pistes où les gens se sentent en sécurité sinon ça ne marchera pas. »*

**Les jeunes convertis** (19% de l'échantillon) sont principalement composés d'hommes (59%), jeunes (44% de moins de 35 ans), en couple avec enfant(s) (61%), avec une certaine diversité sociale et des revenus légèrement supérieurs à la moyenne. Si la voiture est leur mode de déplacement principal (99% l'empruntent pour au moins un déplacement du quotidien), il s'agit d'un groupe où la multimodalité est très développée, avec un usage également élevé du vélo (49%) et des transports en commun (68%). L'utilisation du vélo est particulièrement forte pour les déplacements domicile-travail (24% d'utilisateurs réguliers), ce qui en fait le groupe à l'usage du vélo le plus fréquent (63% en font au moins une fois par semaine). Ce groupe à la pratique relativement récente (38% depuis moins de 2 ans) porte un regard particulièrement positif sur les aménagements en place au profit du vélo (84%) et l'action des pouvoirs publics en la matière (81%). Ils sont également les premiers utilisateurs des vélos à assistance électrique (27% les utilisent fréquemment).

**Adam, 21 ans, étudiant à Châteauroux**

Adam l'assume franchement : avant, il n'aimait pas le vélo. Il a été plus ou moins obligé d'adopter ce moyen de se déplacer en commençant à travailler pour UberEats car il n'avait pas les moyens de se payer un scooter, et que faire les livraisons à pied ou en bus, c'est impossible. Surprise : l'essayer c'est l'adopter ! Maintenant il va à son école à vélo, fait des courses à vélo... et il trouve que c'est vraiment pratique. Ça lui permet de faire du porte-à-porte, de ne pas dépendre des horaires de bus ou des amis et ce n'est pas désagréable du tout. Bon, s'il avait une voiture il ne le prendrait peut-être pas les jours où il fait froid, ni pour aller faire certaines de ses courses un peu lourdes à porter, quand il invite des copains. Mais dans l'ensemble, c'est validé et selon lui on peut aller à peu près n'importe où à vélo dans l'agglomération. Même si certaines zones ne sont pas agréables du tout et qu'il manque des arceaux pour se garer.

*« Quand j'étais petit on allait faire du vélo en vacances et j'en gardais le souvenir d'une corvée familiale. Mais j'avoue que c'est vraiment pratique finalement. Il a fallu que je me mette à bosser à vélo pour le redécouvrir. »*

**Les sédentaires contraints** (12% de l'échantillon) sont caractérisés par une surreprésentation de jeunes (32% de moins de 35 ans) et de seniors (32% de plus de 65 ans), avec un niveau de socialisation relativement limité. Ses membres vivent le plus souvent seuls (53%), n'ont pas d'enfants (69%), avec des revenus plus modestes que la moyenne. Ils se déplacent peu et ils utilisent très peu la voiture, en grande partie à cause de son coût. Lorsqu'ils se déplacent, ils privilégient ainsi la marche, les transports en commun (40%) et le vélo (31%), que 39% d'entre eux pratiquent au moins une fois par semaine. Leur regard est plutôt positif sur les aménagements existants (63%) et l'action des pouvoirs publics en faveur du vélo (63%).



*Des captifs, dépendants des transports en commun et des modes actifs, qui se déplacent relativement peu. Ils portent un regard positif sur les actions en faveur du vélo.*

A l'opposé, un groupe semble drastiquement opposé au vélo et inatteignable sans un long travail de pédagogie :

**Les « réfractaires »** (7% de l'échantillon) sont caractérisés par une pratique très faible du vélo et un regard négatif sur les aménagements. Il s'agit du groupe le plus âgé (45% de plus de 65 ans), avec un faible niveau de diplôme (41% ont un diplôme inférieur au bac), composé de personnes vivant plutôt seules (48%) et dans les banlieues des villes moyennes (43%). La voiture leur apparaît comme totalement incontournable pour leur déplacements quotidiens (95%). Il s'agit de très loin du groupe dans lequel le souhait de moins utiliser la voiture au profit d'autres modes de transports est le plus faible : seuls 36% partagent cette opinion, contre 65% de l'ensemble de la population interrogée. Le rapport que les membres de ce groupe entretiennent avec le vélo est marqué par une certaine hostilité. Ils ne se sentent pas à l'aise à vélo et l'utilisent très rarement. Quant à leur jugement sur les aménagements existants dans leur territoire ou à l'engagement des dirigeants locaux dans ce domaine, il est dans l'ensemble mitigé et surtout marqué par un certain désintérêt pour ces questions. Sans surprise, une très large majorité du groupe (95%) ne perçoit aucun avantage à l'utilisation du vélo pour les déplacements du quotidien.

**Charles, 65 ans, retraité à Nevers**

Charles n'a jamais réfléchi à prendre son vélo pour des trajets qui ne sont pas des balades en bords de Loire. En tant qu'automobiliste, il en voit des vélos, qui risquent leur vie en frôlant des camions sur les bords de route. Il n'existe pas vraiment de pistes cyclables bien séparées du trafic des voitures, lui il commence à perdre un peu l'équilibre avec l'âge, il ne va quand même pas installer un panier sur son vélo pour y mettre son pain ou ses poireaux en rentrant du marché et puis... A Nevers, à part les sportifs qui font des sorties le dimanche, on n'a pas la culture vélo de ville, c'est tout. Si à Paris ça amuse les bobos d'installer des charrettes sur leur vélo ou de les embarquer avec eux dans le train, grand bien leur fasse mais à Nevers on ne se complique pas la vie par plaisir.

*« Le vélo c'est une super activité de plein air, de partage, j'en faisais déjà quand j'étais tout gamin ! Mais il faut que ça reste du plaisir. On ne va pas mettre des pistes partout et compliquer la vie à tout le monde non plus. »*

Entre les extrêmes se distinguent deux autres groupes éloignés du vélo qui, tout en se montrant *a priori* peu enclins au changement, constituent un réservoir de futurs pratiquants. Il conviendra cependant de ne le cibler qu'à partir d'un certain degré d'avancement de la politique cyclable, sous peine de se heurter aux normes sociales et aux barrières psychosociales évoquées au chapitre 2.3, qui ne peuvent être dépassées par les seules mesures visant à lever les freins à l'usage du vélo.

En premier lieu, **les « éloignés bienveillants »** (23% de l'échantillon) ont une relation distante au vélo (seuls 36% se disent à l'aise à vélo ; seuls 38% en possèdent au moins un au domicile), avec une pratique régulière quasiment inexistante. Le groupe est principalement composé de femmes (68%), avec une surreprésentation de personnes célibataires (50%) et sans enfants (72%). Ils identifient cependant l'engagement des pouvoirs publics sur le développement du vélo (86% considèrent qu'ils cherchent à le faire) et identifient de nombreux aménagements et infrastructures dédiés aux vélos sur leur territoire. Malgré cela, leur utilisation de la voiture reste massive et cette dernière est jugée comme incontournable par 84% des membres du groupe. Seuls 58% du groupe souhaiteraient moins utiliser la voiture (contre 65% en moyenne), ce qui traduit à la fois un attachement et une dépendance. Parmi les pistes testées afin de faciliter l'utilisation du vélo, aucune ne suscite de véritable intérêt, même si le développement de davantage de pistes (34%) et les aides à l'achat sont les plus citées (33%). Leur passage au vélo ne semble dès lors envisageable que dans un second temps, dès lors que le vélo aura atteint une certaine visibilité dans la ville.



**Vanessa, 24 ans, vendeuse de prêt-à-porter à Arles**

Vanessa ne fait jamais de vélo. Elle se déplaçait en bus et à pied même pour de grandes distances quand elle était lycéenne, et le permis a représenté pour elle une grande libération. Elle effectue désormais tous ses déplacements en voiture. A Arles, il y a peu d'activités qu'elle aime faire en centre-ville. Elle va surtout en zone nord pour boire un verre ou faire du shopping, quand elle ne se décide pas à aller jusqu'au grand centre-commercial de Nîmes où elle retrouve ses amis pour manger au restaurant ou se faire un cinéma. Pour elle, le vélo est surtout synonyme de contraintes. Elle identifie quelques pistes autour de chez elle, mais elle ne voit pas pourquoi elle renoncerait au confort de la voiture pour se mettre à pédaler : transpirer, se fatiguer, peiner à ramener ses courses, très peu pour elle ! De toute façon, elle a peur de pédaler au milieu des voitures.

*« Franchement moi c'est surtout la flemme. Je pourrais peut-être aller boire un verre à MyBeers en vélo. Mais c'est tellement pratique de prendre la voiture, bim je sors de chez moi, je me gare juste devant et quand je veux repartir je me pose dans la voiture et je suis rentrée en 10 minutes. »*

A l'instar des éloignés bienveillants, **les éloignés craintifs** (20% de l'échantillon) ont une relation très distante avec le vélo (seuls 44% se sentent à l'aise ; seuls 12% en font au moins une fois par mois) mais, contrairement au groupe précité, ces derniers estiment très majoritairement que les aménagements pour le vélo sont insuffisants (88%) et que les pouvoirs publics ne s'engagent pas suffisamment sur la question (70%). 85% d'entre eux jugent ainsi que la voiture est incontournable au quotidien. Malgré un sentiment de dépendance très élevé et un coût financier considéré comme conséquent, la part d'entre eux souhaitant moins utiliser leur voiture au quotidien est inférieure à la moyenne (61% contre 65%). S'ils ne sont pas hostiles au vélo et au développement des aménagements, leur disposition à changer de mode de transport à court terme reste limité.

**Lucie, 61 ans, enseignante à Niort**

Lucie a emménagé à Niort après le confinement, elle voulait quitter Paris pour améliorer ses conditions de vie. La retraite n'est plus si loin et elle s'est dit qu'elle allait anticiper un peu pour gagner en sérénité et en espace ! A Paris elle prenait métro sur métro ; pour tout ce qui concerne les déplacements, Niort lui semble un petit paradis. A ceux qui se plaignent des bouchons, elle répond qu'ils ne savent pas de quoi ils parlent ! Pour elle, prendre le vélo c'est une idée gagnante sur beaucoup de plans. Seulement elle a peur de faire du vélo en milieu urbain. Niort, ça reste une ville, avec des voitures. Elle avait pensé qu'elle pourrait faire beaucoup de ses trajets à vélo, mais finalement elle regarde bouche bée son voisin qui lui explique qu'il prend son vélo pour presque tous ses déplacements. Elle n'est pas contre, mais à la condition sine qua non qu'on mette des pistes cyclables dans toutes les rues, qu'on interdise aux voitures de stationner dessus et qu'on aménage surtout des voies vertes sur les routes qui l'effraient tant, dès qu'elle s'éloigne de l'hypercentre.

*« Je n'irai jamais, jamais vers la gare à vélo. Il y a des voitures qui roulent trop vite, des voitures stationnées sur des pistes cyclables qui ne sont même pas délimitées par des terre-pleins... Et je ne parle pas des ronds-points qui mènent jusqu'au Super U ou des routes de campagne. Il faut être un peu suicidaire ici pour faire du vélo ailleurs que sur le chemin blanc. En tout cas moi je ne suis pas assez à l'aise pour ne pas être stressée par les voitures. »*

En synthèse, la voiture reste très présente dans la vie d'une majorité d'habitants des villes moyennes, mis à part un nombre relativement limité de captifs qui ne disposent que des transports en commun et des modes actifs pour se déplacer, et qui sont réunis au sein de la catégorie des sédentaires contraints. Le vélo apparaît pour l'instant comme une option, privilégiée par des groupes où la multimodalité est plus présente que dans les groupes les plus distants vis-à-vis de son utilisation. Une petite moitié de la population entretient aujourd'hui un rapport très distant avec le vélo et ne semble pas disposée à changer ses habitudes de mobilités. La « mise en selle » de ce public ne semble donc atteignable qu'à moyen terme, dans la mesure où le développement et une visibilité accrue du vélo apparaissent comme des prérequis nécessaires pour rompre avec les freins psychosociaux derrière leur aversion au changement. Il devra cependant être pris en compte dès la planification des actions de plus court terme pour ne pas éloigner encore plus certains publics de la pratique du vélo, au premier rang desquels figurent les femmes, très fortement représentées dans les groupes des *éloignés bienveillants*, des *éloignés craintifs* et des *réfractaires*.

Sureprésentation de...	Les cyclistes aguerris	Les jeunes convertis	Les sédentaires contraints	Les éloignés bienveillants	Les éloignés craintifs	Les réfractaires
<b>Profil socio-démographique</b>	Hommes Age intermédiaire Aisés Diplômés En couple Habite en maison	Hommes Jeunes En couple Avec enfants Arrivée récente dans la commune	Jeunes ou âgés Faible diplôme Revenus modestes Célibataires Sans enfants Habite en appartement	Femmes Célibataires Sans enfants	Femmes Age intermédiaire Classe moyenne En couple Avec enfants Habite en maison	Femmes Âgé Faible niveau de diplôme Célibataires
<b>Mode de transports</b>	Très forte utilisation de la voiture Forte utilisation du vélo Faible utilisation des TC	Très forte utilisation de la voiture Forte utilisation du vélo Assez forte utilisation des TC	Déplacements très limités Pas d'utilisation de la voiture Assez forte utilisation du vélo Assez forte utilisation des TC	Très forte utilisation de la voiture Pas d'utilisation du vélo Faible utilisation des TC	Très forte utilisation de la voiture Pas d'utilisation du vélo Faible utilisation des TC	Assez forte utilisation de la voiture Pas d'utilisation du vélo Faible utilisation des TC
<b>Rapport à la voiture</b>	Voiture présente dans tous les foyers Voiture jugée assez incontournable mais trop onéreuse	Voiture présente dans tous les foyers Voiture jugée incontournable et suscite du plaisir, mais fort sentiment de dépendance	Voiture présente dans une majorité de foyers	Voiture présente dans tous les foyers Voiture jugée incontournable, pratique et peu contraignante	Voiture présente dans tous les foyers Voiture jugée incontournable et pratique, mais fort sentiment de dépendance	Voiture présente dans la grande majorité des foyers Voiture jugée incontournable et pratique
<b>Rapport au vélo</b>	Associe le vélo aux déplacements et aux loisirs Très à l'aise à vélo Vélos au domicile Avantages du vélo : santé, écologie, économies	Associe le vélo aux déplacements et aux loisirs Très à l'aise à vélo Vélos au domicile Avantages du vélo : fiabilité, économies, écologie, flexibilité	Associe plutôt le vélo aux déplacements et aux loisirs Assez à l'aise à vélo Vélos au domicile Avantages du vélo : écologie, santé, économies	Associe avant tout le vélo aux loisirs Pas à l'aise à vélo Pas de vélo au domicile Avantages du vélo : écologie, santé, économies	Associe avant tout le vélo aux loisirs Peu à l'aise à vélo Vélos au domicile Avantages du vélo : écologie, économies	Associe plutôt le vélo aux loisirs et au sport Pas du tout à l'aise à vélo Pas de vélo au domicile Ne voit aucun avantage au vélo
<b>Perception des aménagements</b>	Satisfaction moyenne envers les aménagements locaux et l'action des pouvoirs publics	Forte satisfaction envers les aménagements locaux et l'action des pouvoirs publics	Assez forte satisfaction envers les aménagements locaux et l'action des pouvoirs publics	Forte satisfaction envers les aménagements locaux et l'action des pouvoirs publics	Faible satisfaction envers les aménagements locaux et l'action des pouvoirs publics	Satisfaction limitée envers les aménagements locaux et l'action des pouvoirs publics
<b>Leviers mobilisables</b>	Fortement, la mise en place d'un réseau de piste	La mise en place d'un réseau de pistes, les aides à l'achat, les parkings sécurisés	La mise en place d'un réseau de pistes et en mineur les aides à l'achat	En mineur, la mise en place d'un réseau de pistes et les aides à l'achat	En mineur, la mise en place d'un réseau de pistes	Aucune

Figure 25 : Synthèse des caractéristiques des différents types d'individus (Ipsos, 2022)

## 6. Nos recommandations : des leviers d'action à adapter en fonction de la trajectoire que se fixent les villes moyennes

Les chapitres précédents ont mis en avant les spécificités des villes moyennes dans leur relation avec l'usage du vélo au quotidien ainsi que des nuances à apporter en fonction des territoires, puis des zones et des individus qui les composent. Pour traduire ce diagnostic dans des recommandations opérationnelles, différents leviers d'actions ont également été testés auprès des acteurs des territoires, pour identifier la pertinence des différentes mesures pouvant être entreprises au fil du temps, et pour y développer la pratique du vélo dans les déplacements quotidiens.

Les motivations et les attentes des habitants ont ainsi été analysées vis-à-vis de « l'écosystème vélo », considéré comme « l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, de la communication et des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable, sûre » (Forum Vies Mobiles, 2018).

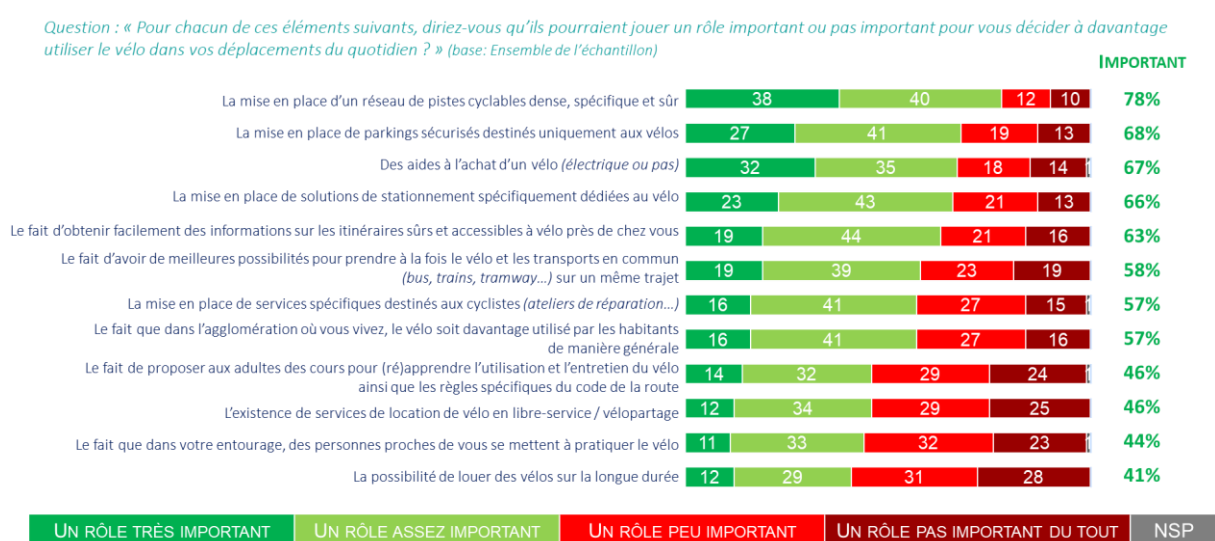


Figure 26 : Sensibilité des habitants des villes moyennes à différents leviers visant à développer la pratique cyclable (Ipsos, 2022)

Il en ressort un intérêt plus prononcé pour les pistes que pour les autres aménagements (figure 26), une réelle demande pour les solutions de stationnement vélo et différentes nuances sur les services cyclables.

L'examen proposé au chapitre IV se penche sur chaque objet en cherchant à identifier (i) les publics qui y sont les plus sensibles, (ii) les zones dans lesquelles leur déploiement est le plus pertinent et (iii) la temporalité à adopter pour leur mise en œuvre en fonction du niveau d'avancement d'une politique cyclable. L'analyse propose une série de recommandations visant à nourrir les réflexions des collectivités territoriales pour l'élaboration et la mise en œuvre de leurs stratégies cyclables.

Question : « Pour chacun de ces éléments suivants, diriez-vous qu'ils pourraient jouer un rôle important ou pas important pour vous décider à davantage utiliser le vélo dans vos déplacements du quotidien ? » (base: Ensemble de l'échantillon)

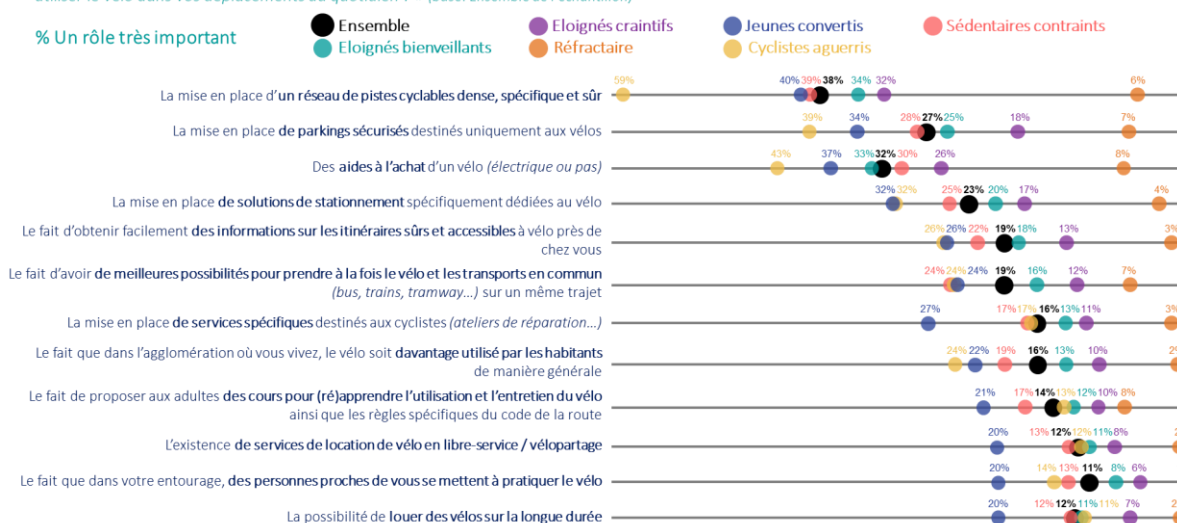


Figure 27: Sensibilité des habitants des villes moyennes à différents leviers visant à développer la pratique cyclable, par typologie d'individus (Ipsos, 2022)

Si cette étude a cherché à être la plus complète possible en testant des questions qui relèvent des différentes composantes de la cyclabilité, les éléments présentés ci-dessous ne sont naturellement pas exhaustifs et peuvent être complétés par des actions additionnelles, telles que l'instauration de vélorues ou le développement du covélotaf<sup>12</sup>. Le dynamisme de l'écosystème vélo en fait un secteur particulièrement innovant, qui inventera demain de nouvelles solutions aux enjeux identifiés dans les paragraphes de diagnostic du présent rapport.

### 6.1. Développer l'usage du vélo pour les déplacements courts liés aux achats ou à l'école des enfants, en plus des déplacements domicile-travail de moins de 5km

Les ateliers menés avec les acteurs institutionnels des villes moyennes ont mis en avant une volonté réelle de développer la pratique du vélo au quotidien, avec des ambitions excessivement tournées autour des déplacements domicile-travail. Or, une partie de ces déplacements sont longs et complexes à appréhender lorsqu'ils sont liés à d'autres motifs dans les chaînes de déplacements. 54% des habitants des villes moyennes considèrent ainsi qu'il leur est difficile ou impossible d'utiliser leur vélo pour les déplacements à destination du travail (figure 28). La majorité des habitants rencontrés lors des *focus group* a par ailleurs insisté sur leurs réticences vis-à-vis de l'utilisation du vélo pour des trajets longs au quotidien.

<sup>12</sup> Le chapitre 4.7 propose une énumération non exhaustive de ces mesures relativement nouvelles mais d'ores et déjà en place dans différentes villes moyennes.

Question : « Pour chacun de ces déplacements du quotidien suivant, diriez-vous qu'aujourd'hui, il vous serait facile, possible, difficile ou impossible de vous y rendre à vélo ? » (base: Ensemble de l'échantillon)

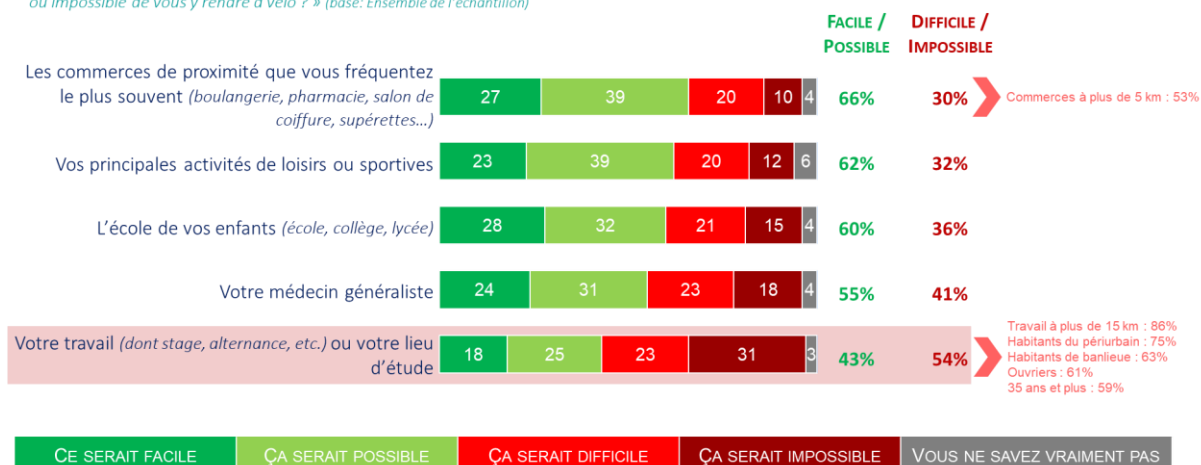


Figure 28 : Disposition des habitants des villes moyennes à réaliser des déplacements à vélo, par type de motifs (Ipsos, 2022)

Les petits achats dans des commerces de proximité, les déplacements vers des activités de loisirs ou sportives ainsi que les déplacements vers l'école de leurs enfants apparaissent au contraire comme des déplacements que les habitants des villes moyennes estiment plus facilement réalisables à vélo (figure 28), ce qui peut notamment s'expliquer par des distances plus courtes. 79% des habitants des villes moyennes effectuent ainsi leurs achats de proximité à moins de 5km de leur domicile (figure 15).

Il est donc essentiel de cibler des déplacements utilitaires courts dans les étapes initiales et intermédiaires d'avancement des politiques cyclables, où se situe actuellement la majorité des villes moyennes étudiées. Cela pourra se faire au travers du développement des voies cyclables, des solutions de stationnement et des aides à l'équipement évoqué dans les prochaines pages du rapport.

Tout en illustrant la complexité des chaînes de déplacements et en pointant un usage des modes actifs qui dépasse amplement les seules parts modales des déplacements domicile travail, les figures 11 et 25 illustrent également que la voiture reste aujourd'hui de loin le principal mode de déplacement des villes moyennes. Ces éléments illustrent l'ampleur du chemin à parcourir et montrent qu'il apparaît préférable de cibler un développement du vélo dans une approche multimodale.

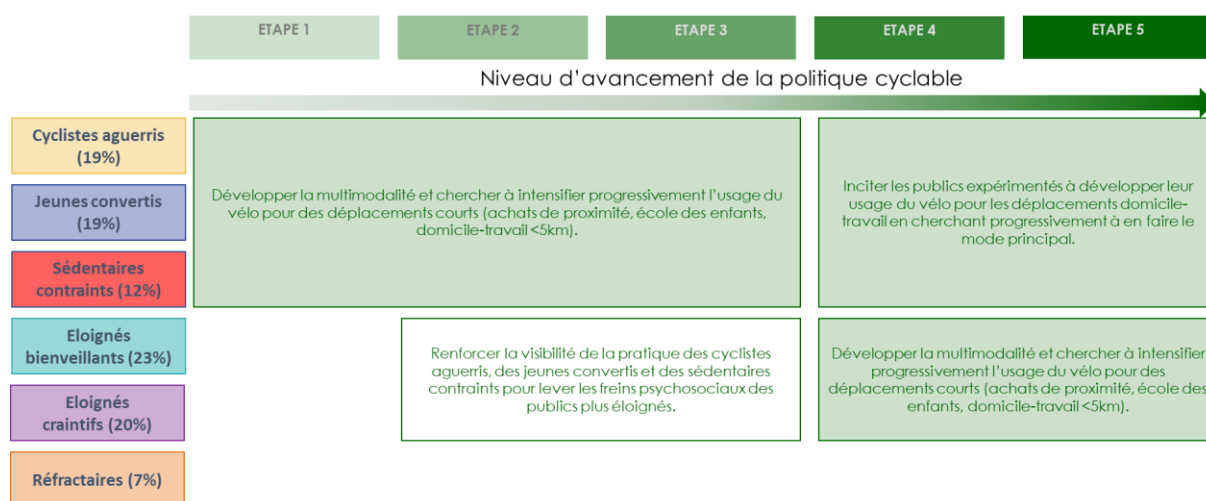


Figure 29 : Motifs de déplacements et publics à cibler en fonction du niveau d'avancement de la politique cyclable (Transamo, 2022)

La massification de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail les plus longs pourra être ciblée à plus longue échéance. Une telle ambition implique en effet non seulement une compréhension fine des chaînes de déplacements, mais aussi la levée de freins pratiques conséquents (réseau de pistes cyclables continues ; solutions de stationnement pratique et sécurisé au domicile et au travail ; éclairage...) ainsi qu'un travail de fond pour atténuer les freins psychosociaux qui éloignent une part importante de la population du vélo...).

**Recommandation :**

1. Concentrer les actions de court et moyen terme sur les déplacements utilitaires courts, en cherchant à faire du vélo un mode attractif aux côtés des autres modes de déplacement non seulement pour les déplacements domicile-travail de moins de 5km, mais aussi pour les déplacements liés aux achats de proximité, à la scolarité des enfants ou aux trajets vers les lieux de loisirs. Attendre d'avoir atteint un certain seuil de visibilité du vélo et de développement du réseau cyclable avant de concentrer des efforts sur les déplacements domicile-travail de plus longue portée ;

**6.2. Articuler la communication autour des moments de vie, en valorisant les facteurs de déclics et en réduisant les freins psychosociaux**

Lorsqu'on les interroge sur les avantages du vélo dans les déplacements quotidiens, les habitants des villes moyennes mettent principalement en avant des bénéfices liés à l'écologie, la santé et l'économie.

Si les deux premiers éléments rejoignent les avantages également identifiés à l'échelle nationale, les enjeux économiques ressortent comme un élément particulièrement fort dans les villes moyennes. Alors que plus de la moitié des personnes interrogées dans les villes moyennes en font un avantage du vélo, ce sujet est beaucoup plus marginal dans les enquêtes réalisées au niveau national. Ainsi, seules 8% des personnes interrogées pour un sondage réalisé par Opinionway pour le compte de la FUB en janvier 2022 associaient par exemple le mot « économie » au vélo, contre 25% d'association au mot « écologique ».

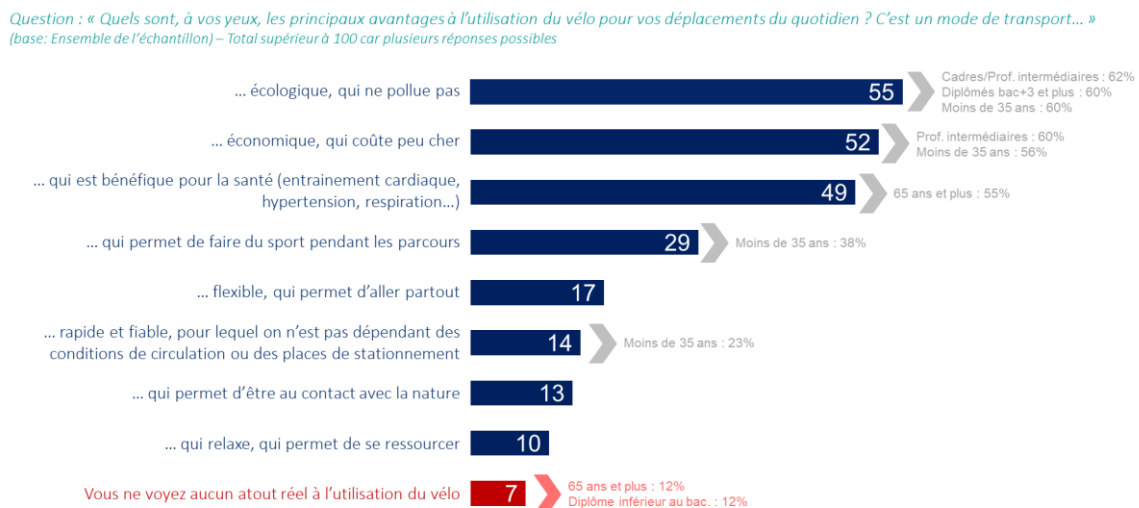


Figure 30 : Perception des avantages du vélo par les habitants des villes moyennes (Ipsos, 2022)

Le poids accordé aux enjeux économiques se retrouve tant chez les usagers du vélo que chez les automobilistes. 26% des personnes ayant déclaré utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens pointent ainsi des raisons économiques comme déclic pour l'usage du vélo, ce qui en fait le deuxième facteur déclencheur après la santé (36%), mais devant les questions écologiques (17%), le sentiment de liberté (17%) ou des questions pratiques (aménagement 4% ; acquisition d'un vélo électrique 3%). En lien avec la hausse des prix de l'énergie observée en 2022, 93% des automobilistes considèrent quant à

eux que les déplacements en voiture deviennent trop onéreux, ce qui en fait de loin la principale critique adressée à ce mode de transport.

Question : « Vous personnellement, qu'est-ce qui vous a décidé à utiliser le vélo pour certains de vos déplacements du quotidien ? Qu'est-ce qui a été le déclic ? »  
(base: à ceux qui utilisent le vélo dans leurs déplacements du quotidien – 26% de l'échantillon)

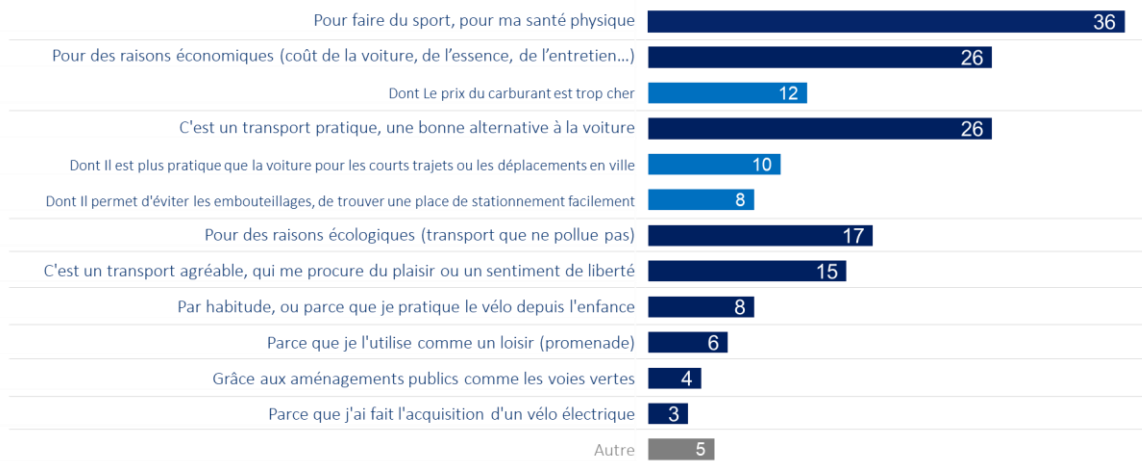


Figure 31 : Éléments déclencheurs de la pratique cyclable pour les habitants des villes moyennes qui utilisent le vélo pour leurs déplacements du quotidien (Ipsos, 2022)

Au-delà des questions économiques, les éléments recueillis pour l'étude témoignent de l'importance de relier les actions mises en œuvre avec les avantages individuels que les habitants des villes moyennes peuvent tirer du vélo. Il convient notamment de valoriser ces avantages avec des actions et une communication articulées autour des moments de vie (déménagements ; transformation de la structure familiale ; études ; panne de voiture ; changement de travail ; etc.), qui sont propices aux déclics et aux changements de comportements, dans un sens favorable au vélo ou non.

La période des études ressort tout particulièrement comme une étape charnière, d'autant plus que le public étudiant interrogé lors de l'enquête a fait état d'un regard très positif sur le vélo et d'une réelle disposition à l'utiliser au quotidien. 56% des étudiants considèrent ainsi qu'il leur serait facile ou possible d'utiliser le vélo pour se rendre sur leur lieu d'études, contre seulement 43% des actifs vis-à-vis de leur emploi. 80% des étudiants souhaiteraient se passer de la voiture au quotidien, soit 15 points de plus que la moyenne de l'échantillon.

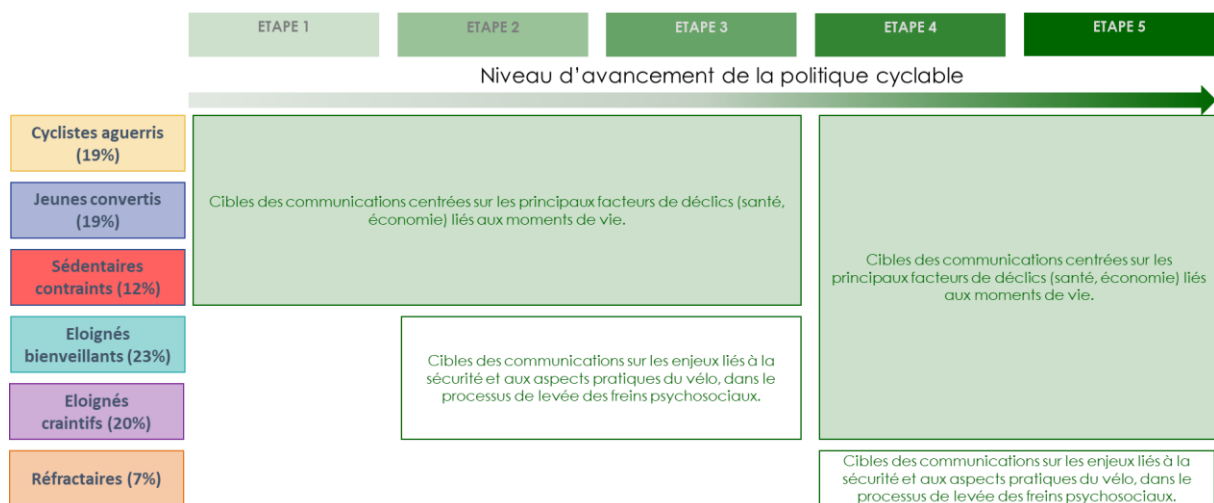


Figure 32 : Messages de communication et public cible en fonction du niveau d'avancement de la politique cyclable (Transamo 2022)

Les villes ayant l'ambition d'attirer de nouveaux habitants vers le vélo peuvent par ailleurs compléter leur communication par des messages centrés sur le partage de la voirie et les aspects sécuritaires, dans le but d'accompagner la levée des freins psychosociaux qui écartent les *éloignés bienveillants* et les *éloignés craintifs* de la pratique du vélo (cf. chapitre II).

**Recommandation :**

- Orienter la communication vers les bénéfices personnels tirés de l'usage du vélo en s'appuyant sur les moments de vie propices aux changements de comportements, tout particulièrement au moment des études. Valoriser les principaux facteurs de déclics (santé ; économies) puis compléter sa communication avec des messages visant à atténuer les freins psychosociaux (sécurité ; facteurs pratiques), en lien avec l'élargissement du public cible.

### 6.3. Généraliser les formations à l'école, en les complétant par un accompagnement plus ciblé pour les adultes

Les éléments recueillis pour l'étude pointent le volet formation comme la variable de l'écosystème vélo la plus complexe à appréhender dans la perspective d'une politique publique.

Ainsi, si près de 40% des personnes interrogées dans le cadre de l'enquête quantitative déclarent ne pas se sentir à l'aise dans tout ou partie des situations qu'elles peuvent rencontrer à vélo, les formations destinées aux adultes figurent parmi les leviers testés qui suscitent le moins d'intérêt de la population. Les témoignages recueillis lors des *focus group* pointent systématiquement des besoins vers les autres usagers de la voirie, principalement les automobilistes ainsi que, dans une moindre mesure, certains publics spécifiques, tels que les jeunes ou les personnes en situation de précarité ou de handicap.

Question : « Vous personnellement, diriez-vous que de manière générale, vous êtes à l'aise ou pas à l'aise à vélo ? »  
(base: Ensemble de l'échantillon)

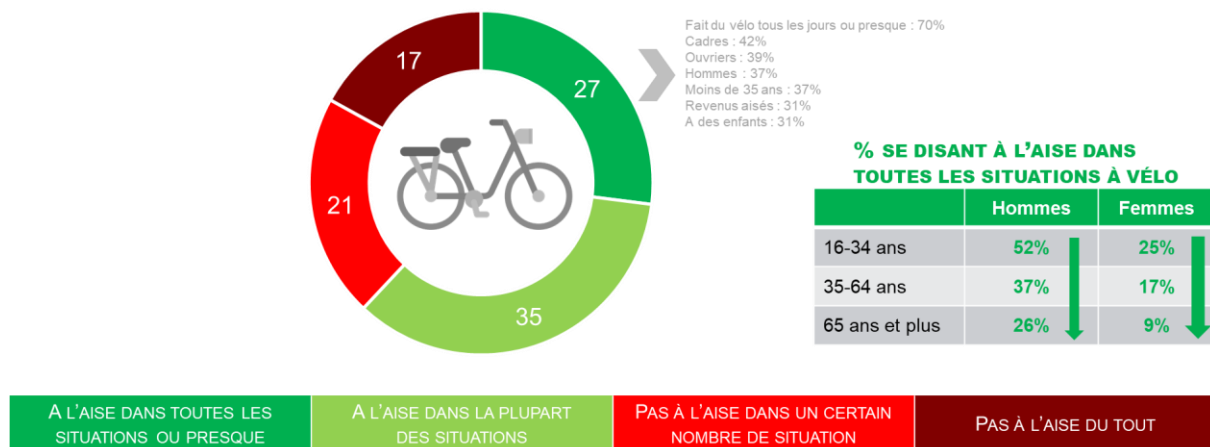


Figure 33 : Sentiment d'aisance à vélo des habitants des villes moyennes (Ipsos, 2022)

En dépit des besoins qui semblent pourtant réels, ce rejet *a priori* de la part des habitants impose une posture proactive ainsi qu'un travail fin pour l'élaboration et la calibration des formations.

En premier lieu, il apparaît nécessaire de dissocier les besoins en distinguant ceux liés à un usage loisir ponctuel loin de la circulation et ceux liés à un usage quotidien, dans des zones denses et fréquentées. A titre indicatif, le Grand Chambéry<sup>13</sup> distingue par exemple cinq formations dans l'offre qu'elle propose à ses habitants :

- La « mise en selle », destinée aux débutants qui veulent apprendre à faire du vélo ;

13 <https://synchro.grandchambery.fr/animations/>



- La « remise en selle », destinée aux habitants souhaitant reprendre confiance à vélo ;
- La formation aux déplacements urbains, destinée aux personnes souhaitant apprendre à se déplacer dans la circulation du centre-ville ;
- Un module d’approfondissement personnalisé ;
- La formation à la mécanique vélo, centrée sur l’entretien et la réparation des vélos.

Ces différentes formations pourront ainsi être développées et proposées en fonction des objectifs que les collectivités souhaitent assigner à leur politique cyclable.

- Les formations de « mise en selle » et de « remise en selle » toucheront principalement les publics les plus éloignés du vélo, ce qui implique donc un travail préalable et/ou parallèle visant à créer les conditions nécessaires pour que ces publics se saisissent du vélo ;
- Les formations dédiées aux déplacements urbains pourront permettre d’intensifier la pratique des publics plus familiers avec le vélo ;
- Les formations dédiées à la mécanique du vélo semblent quant à elles pertinentes pour accompagner les cyclistes néophytes vers une pratique régulière. Sans être fondamentale pour « déclencher » la pratique du vélo (62% des personnes interrogées disent savoir entretenir un vélo, dont plus de 80% des hommes de 35 ans et plus), elle participe au maintien en selle des nouveaux pratiquants et permet de dépasser leurs premiers problèmes de réparation et d’entretien (31% des utilisateurs du vélo au quotidien le font depuis moins de 2 ans dans les villes moyennes).

L’offre de formations devra également prendre en compte les dimensions de genre et de vieillissement de la population. Sur la forme, les *focus group* ont mis en avant des divergences dans les supports privilégiés, avec une préférence pour les tutoriels en ligne pour les hommes et une préférence pour les ateliers en présentiel pour les femmes. Sur le fond, la figure 33 met en avant des divergences fortes dans le sentiment d’aisance à vélo en fonction du genre, qui se retrouvent également dans le sentiment d’aptitude à l’entretien et la réparation des vélos.

Deux fois plus d’hommes que de femmes se disent à l’aise à vélo dans toutes les situations, alors que ce sentiment diminue par ailleurs dans le temps. Ces deux constats sont confirmés par la figure 34, qui montre que la sensibilité vis-à-vis des risques d’accidents avec des voitures est plus forte chez les femmes et qu’elle s’accroît avec l’âge.

Question : « Quelles sont les raisons qui expliquent pourquoi vous n'utilisez actuellement pas le vélo pour vous déplacer au quotidien ? C'est dangereux, vous craignez trop les accidents avec les voitures » (base : à ceux qui n'utilisent pas le vélo dans leurs déplacements du quotidien – 74% de l'échantillon) – Total supérieur à 100 car plusieurs réponses possibles

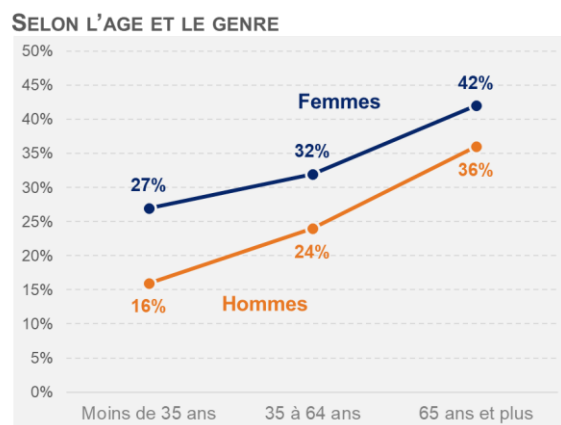
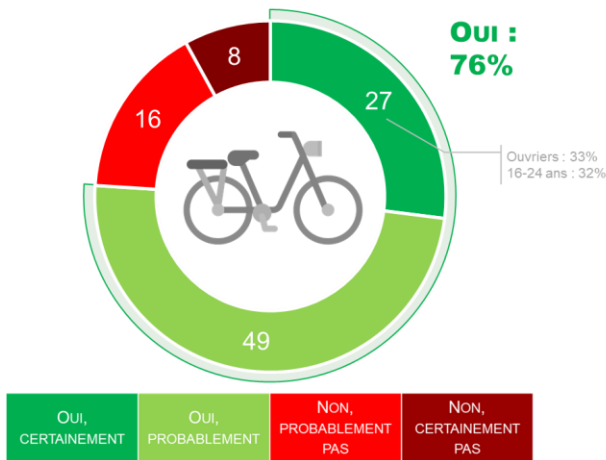


Figure 34 : Perception des risques d’accidents chez les habitants des villes moyennes qui n’utilisent pas le vélo pour les déplacements du quotidien (Ipsos, 2022)

Enfin, et telles que le pressentaient les collectivités rencontrées lors des ateliers, les formations dont le succès apparaît comme le plus élevé sont les formations ciblées vers les élèves en école primaire ou au collège.

Question : « Avez-vous le sentiment que la généralisation des cours portant sur la pratique du vélo à l'école primaire et au collège (maîtrise du vélo, règles de sécurité, entretien, code de la route...) pourrait permettre une augmentation de la pratique du vélo dans les déplacements des générations futures ? »  
(base: Ensemble de l'échantillon)



Question : « Pour chacun de ces éléments suivants, diriez-vous qu'ils pourraient jouer un rôle important ou pas important pour vous décider à davantage utiliser le vélo dans vos déplacements du quotidien ? »  
(base: Ensemble de l'échantillon)

Le fait de proposer aux adultes des cours pour (ré)apprendre l'utilisation et l'entretien du vélo ainsi que les règles spécifiques du code de la route

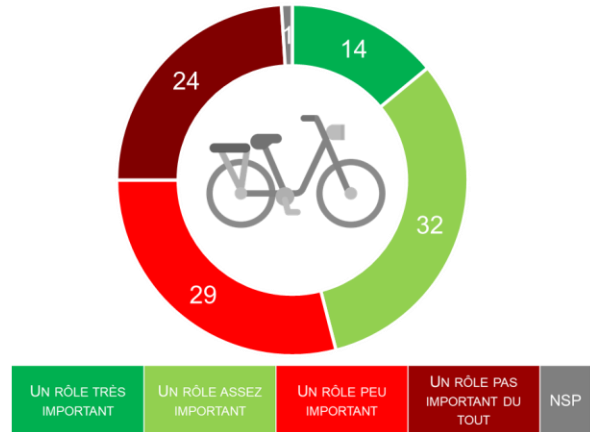


Figure 35 : Intérêt porté par les habitants des villes moyennes aux actions de formation (Ipsos, 2022)

76% des personnes interrogées pour cette étude portent ainsi un regard favorable aux formations à l'école, contre seulement 46% de regards favorables pour les formations destinées aux adultes. Le développement de ces formations pourra notamment se faire via le dispositif « Savoir rouler à vélo » mis en place par le ministère des sports et des jeux olympiques et paralympiques avec l'objectif de former 850 000 enfants chaque année.

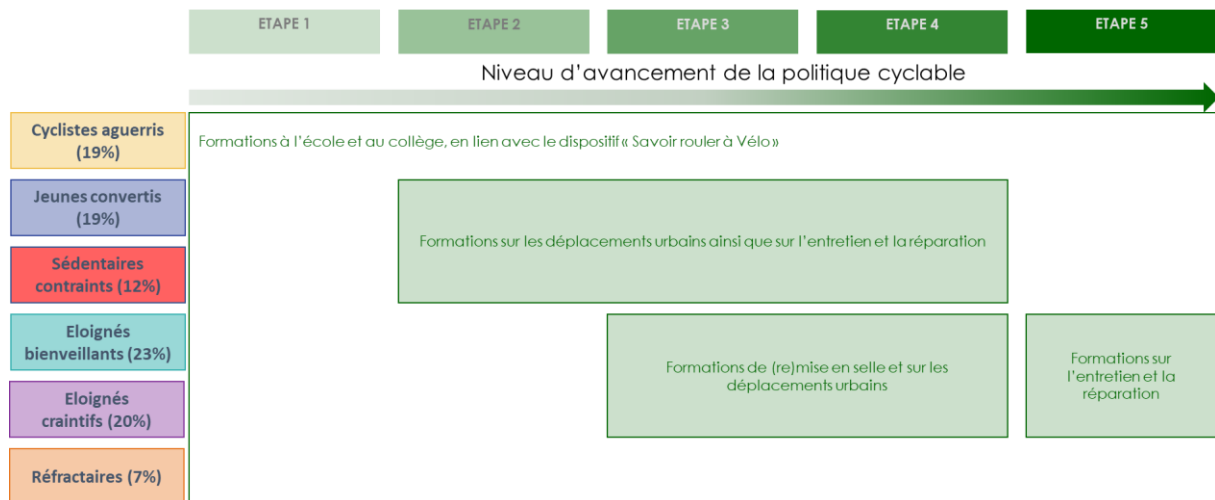


Figure 36 : Formations et publics à cibler en fonction du niveau d'avancement de la politique cyclable (Transamo 2022)

En résumé, les formations à l'école font consensus au sein de la population et apparaissent comme un outil permettant de toucher l'ensemble des individus, y compris les plus éloignés et les plus réfractaires au vélo. Elles gagneraient à être mises en œuvre progressivement au fil de l'avancée d'une politique cyclable, en commençant par des actions ponctuelles en allant jusqu'à des cours plus généralisés, sur le modèle des cours de natation. Les formations dédiées aux déplacements urbains et à la mécanique du vélo gagneraient également à être organisées dès les phases initiales des politiques cyclables, pour accompagner les « jeunes convertis » ou les « sédentaires contraints » dans l'intensification de leur pratique. Celles-ci pourraient éventuellement s'articuler avec les autres services cyclables mis en place par les collectivités (aide à l'achat ; location ; stationnement) afin de renforcer leur impact et d'élargir le public touché par les formations.

Les formations de « mise en selle » et de « remise en selle » pourront quant à elles être déployées lors des phases avancées des politiques cyclables, pour accompagner la levée des freins psychosociaux pour les utilisateurs les plus éloignés de la pratique cyclable.

Au-delà de former au vélo sous tous ces aspects, la nécessité de faire comprendre, et notamment aux automobilistes, le partage de la voirie a été mentionné à plusieurs reprises. La seule formation au partage de la voirie par l'augmentation de la pratique cyclable n'étant pas des plus efficaces. Les collectivités devront également être vigilantes à ces aspects, en travaillant par exemple avec les auto-écoles.

#### Recommandations :

3. Mener des actions pédagogiques à l'école, au collège et au lycée, en cherchant à aller progressivement vers une généralisation des formations au fil de l'avancement de la politique cyclable.
4. Développer des formations d'accompagnement des usagers de la bicyclette (se déplacer en ville ; entretien et réparation des vélos) pour les maintenir en selle et faciliter l'intensification de leur pratique avant de proposer, dans un second temps, des formations de (re)mise en selle destinées aux publics les plus éloignés du vélo ;

### 6.4. Construire des itinéraires en concentrant ses moyens sur quelques aménagements qualitatifs, puis en exploitant les aménagements légers récemment instaurés par la loi

Les bandes et les pistes cyclables ont comme paradoxe le fait d'être à la fois les éléments les plus visibles des politiques cyclables mais aussi ceux dont le déploiement est jugé le plus insuffisant. 74% des habitants des villes moyennes identifient ainsi des bandes cyclables dans leur agglomération, mais 71% d'entre eux considèrent que leur déploiement y est inexistant ou insuffisant.

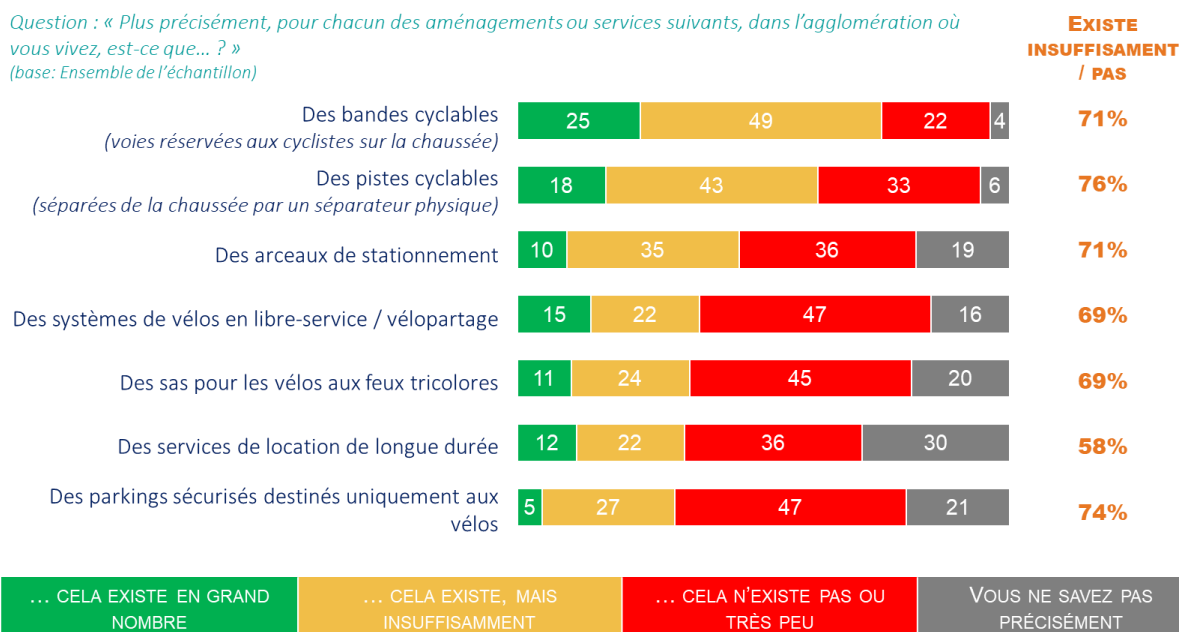


Figure 37 : Perception des aménagements et des services cyclables existant dans leur agglomération par les habitants des villes moyennes (Ipsos, 2022)

La mise en place d'un réseau de pistes cyclable « dense, spécifique et sûr » apparaît ainsi comme le levier qui pourrait toucher le plus d'individus, avec 78% des habitants des villes moyennes déclarant qu'un tel réseau pourrait les pousser à davantage

utiliser le vélo au quotidien. On notera que cette priorité donnée aux pistes cyclables dédiées dans les villes moyennes est alignée avec les attentes observées au niveau national (cf. enquête nationale menée en mai 2022 pour le compte d'AG2R la Mondiale et de l'Union Sport et Cycle).

Question : « Pour chacun de ces éléments suivants, diriez-vous qu'ils pourraient jouer un rôle important ou pas important pour vous décider à davantage utiliser le vélo dans vos déplacements du quotidien ? » (base: Ensemble de l'échantillon)



Figure 58 : Intérêt porté par les habitants des villes moyennes sur la mise en place d'un réseau de pistes cyclables (Ipsos, 2022)

Si le déploiement des bandes cyclables est mieux identifié par les habitants des villes moyennes que celui des pistes<sup>14</sup>, les données de l'enquête quantitative ainsi que les témoignages recueillis lors des « focus group » mettent en avant une réelle préférence des habitants des villes moyennes pour les pistes, qui offrent l'avantage d'apporter une séparation physique avec les voitures, sources d'anxiété tant en raison de leur vitesse que leur nombre.

Tels que nous l'évoquions précédemment, ces aménagements sont tout particulièrement sollicités dans les communes de banlieue de la tache urbaine et sur les grands axes pénétrants, à l'entrée des villes moyennes. Les personnes vivant dans les zones rurales à la périphérie des villes moyennes sont quant à elles légèrement moins demandeuses d'aménagements, vraisemblablement en raison d'une présence moindre des voitures sur les voies utilisées pour leurs déplacements de proximité et de déplacements domicile-travail plus longs, et donc moins attractifs à vélo.



*Les participants des focus group ont unanimement sollicité cette option, qu'ils soient ou non cyclistes : une voie clairement séparée des voitures, et une peinture au sol qui matérialise la piste réservée aux vélos.*



*Les participants des focus group ont jugé cette option comme dangereuse et inadaptée pour les cyclistes et pour les voitures. Les voitures sont perçues comme roulant beaucoup trop vite (70 km/h) pour ne pas créer des risques d'accidents en dépassant les cyclistes. Les chaudioux sont jugés peu sécurisants.*

Figure 39 : Illustrations des réactions aux aménagements qui ont le plus fait réagir les membres des focus group

Mis à part les réfractaires, plus indifférents, tous les publics se sont montrés sensibles au développement d'un réseau de pistes, même si l'incitation qui en découlerait serait moins forte pour les éloignés bienveillants et les éloignés craintifs.

<sup>14</sup> La figure 37 montre que les bandes sont plus visibles que les pistes alors que la base nationale des aménagements cyclables cartographie deux fois plus de pistes que de bandes cyclables

Tout en privilégiant les pistes en site propre et en pointant les imperfections observées sur le terrain, les utilisateurs réguliers du vélo (*cyclistes aguerris, jeunes convertis et sédentaires contraints*) rencontrés lors des *focus group* se sont montrés plus réceptifs vis-à-vis des aménagements caractérisés par une séparation moins large entre cyclistes et automobilistes. Ces derniers insistaient principalement sur l'importance de proposer des itinéraires complets d'une origine à une destination.

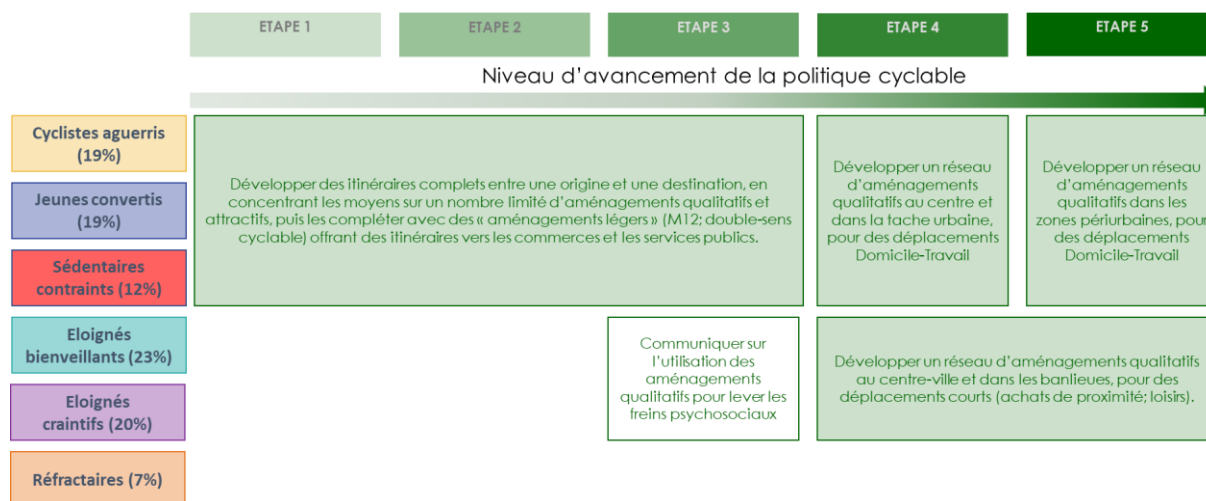


Figure 40 : Aménagements à développer et public cible en fonction du niveau d'avancement de la politique cyclable (Transamo 2022)

Aussi, à l'aune de ces différents éléments et du coût relativement important des aménagements privilégiés par les habitants, la priorité doit être donnée au développement d'itinéraires complets avec la concentration des moyens sur un nombre limité d'aménagements qualitatifs et attractifs, à destination des principales zones de destination des villes-centres et des zones denses de la tache urbaine (commerces ; services publics). Le déploiement de telles infrastructures et son utilisation par des usagers réguliers permettra notamment de démontrer la pertinence du vélo et d'accroître sa visibilité auprès des publics les plus éloignés. Avant de chercher à développer un réseau dense de pistes en site propre, ces aménagements témoins et tête d'affiche pourront être complétés par des aménagements légers (cédez-le-passage M12 ; contre-sens cyclable) dont la vocation sera de faciliter l'intensification des usagers expérimentés en leur proposant des itinéraires vers leurs principaux lieux de destination. Un soin particulier devra par ailleurs être apporté aux ronds-points et aux intersections par anticipation des étapes ultérieures, lors desquelles les collectivités chercheront à cibler des habitants plus éloignés du vélo et pour lesquels les giratoires sont source d'inquiétudes majeures.

L'enjeu pour les collectivités, lors de la mise en œuvre d'aménagements cyclables plus « lourds » réside également dans la capacité à organiser le partage de la voie publique en réattribuant de la place à d'autres modes de déplacements que la voiture. Cette perspective cristallise un certain nombre de tensions, notamment dans les villes moyennes, qui pour s'en prémunir et démontrer la pertinence de ce type d'actions, peuvent envisager la mise en œuvre d'aménagements temporaires. Ceux-ci, au-delà d'être peu coûteux, permettent d'enclencher rapidement une dynamique et de tester la réceptivité des usagers, quitte à se laisser la possibilité d'un retour en arrière. Ayant fait ses preuves pendant la crise sanitaire, cet urbanisme tactique doit rester un outil d'aménagement à mobiliser dans les villes moyennes pour agir en faveur d'un rééquilibrage de l'espace public qui va au-delà des enjeux uniquement cyclables.



Figure 41 : Aménagements qualitatifs à l'entrée du giratoire Pompidou à Vannes

Les premiers aménagements pourront être progressivement complétés pour viser la constitution d'un réel réseau de pistes, dont l'existence est nécessaire pour cibler des publics plus éloignés mais aussi pour inciter les *cyclistes aguerris* et les *jeunes convertis* à utiliser leur vélo pour les déplacements domicile-travail.

**Recommandations :**

5. *Concentrer ses moyens sur quelques aménagements qualitatifs et attrayants dessinant un itinéraire complet et les compléter par des aménagements « légers » (panneaux M12 et contre-sens cyclables) avant de chercher à développer un réseau lourd.*
6. *Apporter un soin tout particulier aux aménagements situés à proximité des axes structurants ainsi qu'au traitement des intersections, qui sont particulièrement anxiogènes pour les publics inexpérimentés.*

### **6.5. Combiner les services d'aide à l'équipement avec les formations pour optimiser leur impact**

Parmi les différents leviers mobilisables pour inciter à la pratique du vélo, les services d'aide à l'équipement sont aujourd'hui sensiblement méconnus, avec 30% des habitants des villes moyennes déclarant ne pas savoir si des dispositifs de location longue durée existent au sein de leur agglomération ou 16% d'habitants déclarant ne pas savoir si des systèmes de location en libre-service y sont mis en place.

Question : « Plus précisément, pour chacun des aménagements ou services suivants, dans l'agglomération où vous vivez, est-ce que... ? »  
(base: Ensemble de l'échantillon)

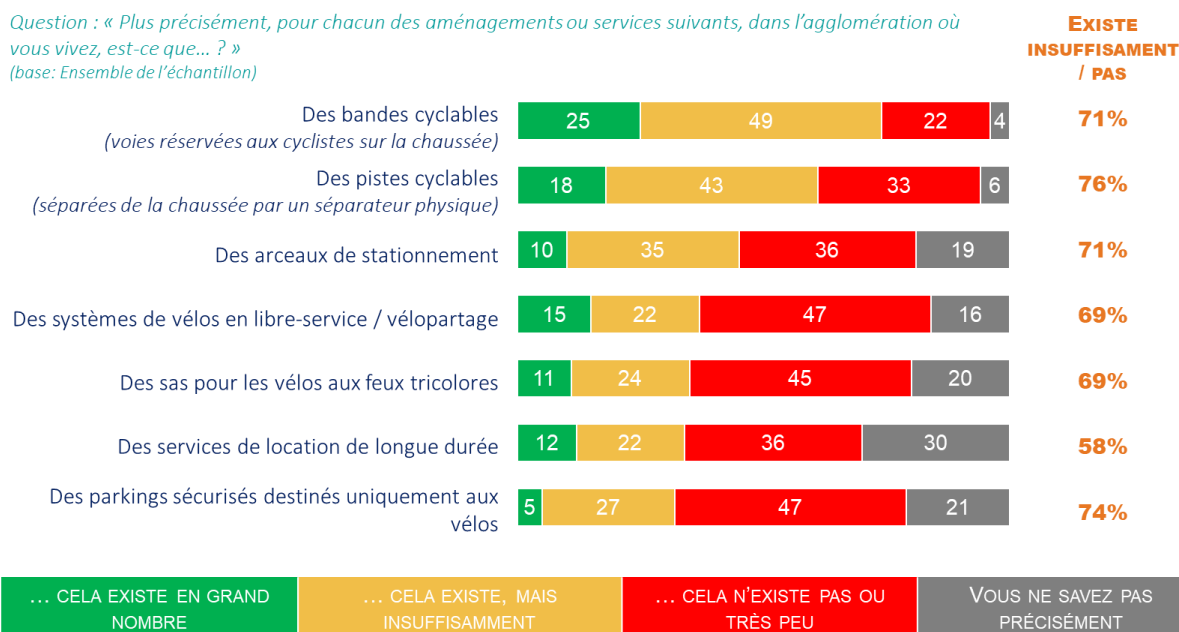
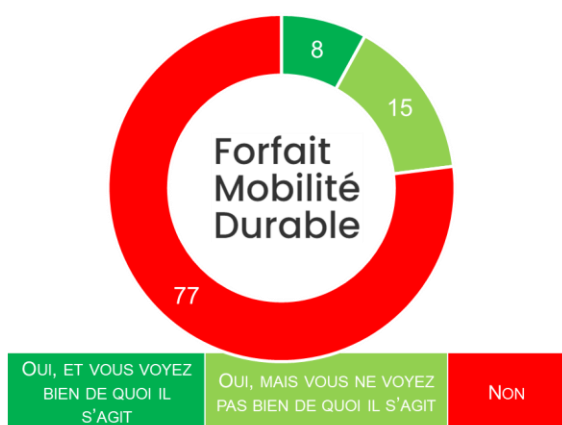


Figure 42 : Perception des aménagements et des services cyclables existant dans leur agglomération par les habitants des villes moyennes (Ipsos, 2022)

Le forfait mobilité durable (FMD) y reste également très méconnu, avec 77% des personnes interrogées déclarant ne jamais en avoir entendu parler.

Question : « Avez-vous déjà entendu parler du Forfait mobilités durables ? »  
(base: Ensemble de l'échantillon)



Question : « Le Forfait mobilités durables est un système de prise en charge par les employeurs des frais de transports des employés entre leur domicile et leur lieu de travail s'ils sont effectués avec des transports propres (vélo, covoiturage, etc.). Le Forfait mobilités durables est exonéré d'impôt et de cotisations sociales dans la limite de 500 € par an et par personne. Actuellement facultatif pour les entreprises, il deviendra à terme obligatoire. Vous personnellement, diriez-vous que ce Forfait mobilités durables pourrait vous conduire à utiliser un vélo pour vous rendre sur votre lieu de travail ? » (base: Ensemble de l'échantillon)

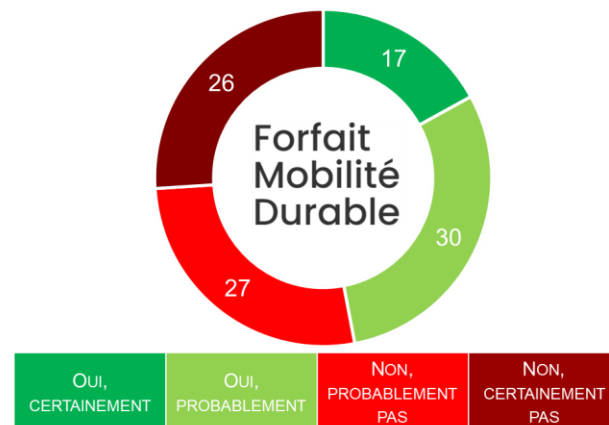


Figure 43 : Perception du Forfait mobilité durable (FMD) par les habitants des villes moyennes (Ipsos, 2022)

En cohérence avec leur sensibilité pour les enjeux économiques, les habitants des villes moyennes ne restent pourtant pas indifférents à ces dispositifs lorsqu'ils leur sont présentés. Ainsi, après une brève présentation du dispositif, 47% des personnes interrogées estiment que la généralisation du FMD pourrait les conduire à utiliser leur vélo pour se rendre au travail.

Les aides à l'achat apparaissent quant à elles comme le troisième levier qui suscite le plus d'intérêt des habitants des villes moyennes, après la mise en place d'un réseau de piste et la construction de parkings sécurisés pour les vélos. Les individus rencontrés lors des *focus group* ont notamment mis en avant l'intérêt d'appuyer les jeunes et les plus défavorisés.

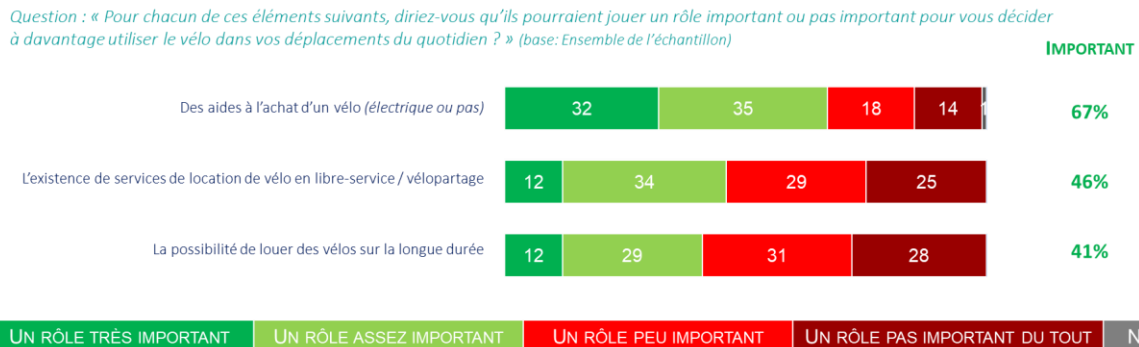


Figure 44 : Intérêt des habitants des villes moyennes sur les aides à l'achat et les services de location de vélo (Ipsos, 2022)

Les systèmes de location de vélo en libre-service génèrent moins d'intérêt. Les personnes rencontrées lors des *focus group* ont ainsi fait part d'un intérêt très limité pour de tels services, qui sont jugées peu pertinentes à l'échelle des villes moyennes en raison des distances plus courtes que dans les grandes métropoles et du nombre de stations relativement réduit qui en découle.

Si les données de l'enquête quantitative montrent un engouement limité pour les locations longue durée, ces dernières ont cependant fait l'objet d'un plus grand intérêt lors des *focus group* alors que leur impact est mis en avant par l'ADEME dans l'évaluation des services vélos menée auprès de plus de 300 collectivités en 2020 (51% des usagers de locations longue durée déclaraient une baisse d'utilisation de la voiture du fait de ce service)

Aussi, au-delà des résultats bruts de l'étude, la relative méconnaissance des dispositifs d'aide à l'achat et de location impose un ciblage relativement précis des publics vers lesquels orienter ces services ainsi qu'un effort de communication. Les services de location longue durée permettront, à terme, de pousser à la (re)mise en selle des publics les plus éloignés du vélo (éloignés craintifs et éloignés bienveillants). Ils pourront également, mais dans une moindre mesure, permettre l'intensification de la pratique des *jeunes convertis* et des *sédentaires contraints* en leur donnant accès à un meilleur vélo et/ou à un vélo adapté à leur besoins (vélocargo).

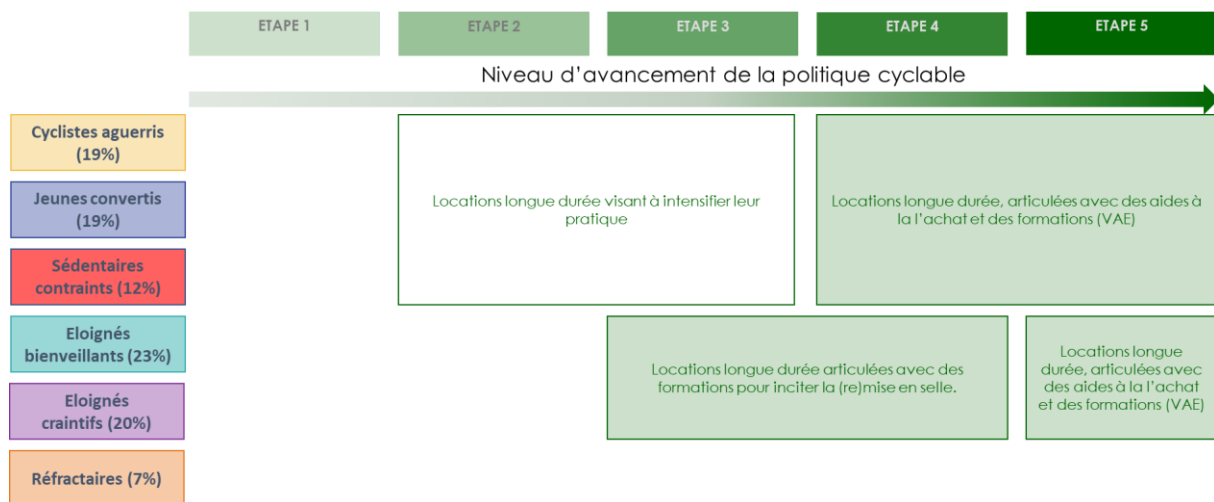


Figure 45 : Dispositifs d'aide à l'équipement et publics à cibler en fonction du niveau d'avancement de la politique cyclable (Transamo 2022)



Les dispositifs d'aide à l'achat qui suscitent un plus grand intérêt des habitants pourront judicieusement être articulés avec les systèmes de location longue durée et/ou des formations dans une logique de double ou de triple détente visant à (re)mettre en selle, à accompagner le changement de mode, à pérenniser la pratique du vélo, puis à l'intensifier.

**Recommandations :**

7. Déployer minutieusement les services de location longue durée et d'aide à l'achat en identifiant précisément les publics cibles.
8. Articuler les dispositifs de location avec les dispositifs d'aide à l'achat et les dispositifs de formation (conditionner ; inciter) en proposant un parcours d'accompagnement serviciel visant à (re)mettre en selle, à accompagner le changement de mode, à pérenniser la pratique du vélo, puis à l'intensifier.

**6.6. Développer massivement l'offre de stationnement, en commençant par des dispositifs dédiés au stationnement de courte durée à proximité des commerces et des services publics**

A l'instar des dispositifs de location ou d'aide à l'achat, les services de stationnement sont caractérisés par un certain manque de visibilité. 21% des habitants des villes moyennes déclarent ainsi ne pas savoir si des parkings sécurisés sont déployés dans leur agglomération pour le stationnement des vélos et 74% d'entre eux déclarent que ces services n'existent pas ou qu'ils sont insuffisants. Ce sentiment est renforcé au sein des publics les plus éloignés du vélo. Les non-cyclistes rencontrés lors des *focus group* ont majoritairement partagé la conviction qu'aucun service de stationnement vélo n'existait au sein de leur ville.

Question : « Plus précisément, pour chacun des aménagements ou services suivants, dans l'agglomération où vous vivez, est-ce que... ? »  
(base: Ensemble de l'échantillon)

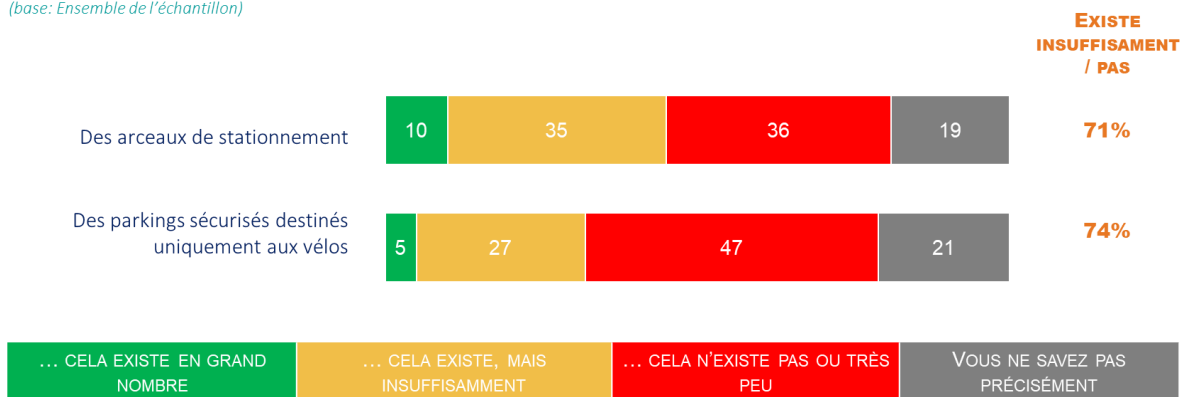


Figure 46 : Perception des habitants des villes moyennes sur les services de stationnement vélo déployés dans leur agglomération (Ipsos, 2022)

Le sentiment d'absence d'offre de stationnement est pourtant déploré par nombre d'habitants, qui estiment que les difficultés de stationnement sont l'un des principaux freins pratiques à l'usage du vélo dans leurs déplacements quotidiens. La mise en place de parkings sécurisés apparaît ainsi comme le deuxième levier suscitant le plus d'intérêt des habitants des villes moyennes, uniquement devancé par la mise en place d'un réseau de pistes cyclables sécurisées. Cet intérêt est logiquement particulièrement prononcé pour les publics d'ores et déjà utilisateurs du vélo, au premier rang desquels figurent les *cyclistes aguerris* et les *jeunes convertis*.

Question : « Pour chacun de ces éléments suivants, diriez-vous qu'ils pourraient jouer un rôle important ou pas important pour vous décider à davantage utiliser le vélo dans vos déplacements du quotidien ? » (base: Ensemble de l'échantillon)

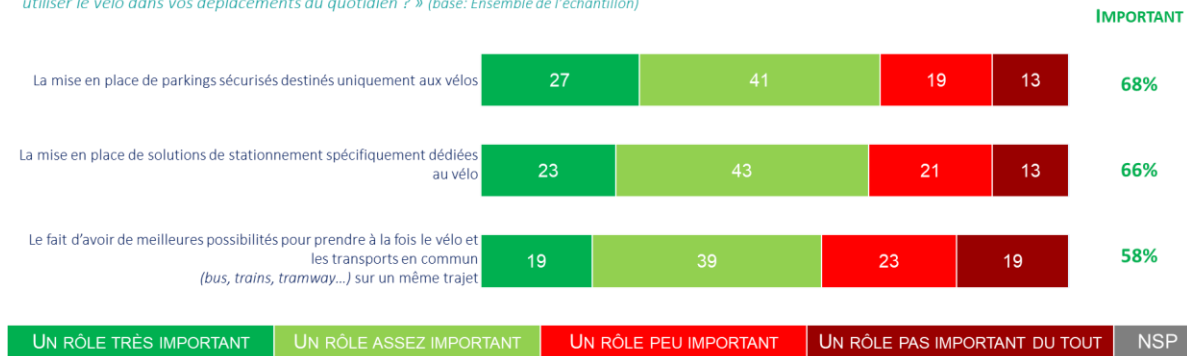


Figure 47 : Intérêt des habitants des villes moyennes pour différents dispositifs de stationnement vélo (Ipsos, 2022)

Le développement des services de stationnement doit donc être vu comme une demande forte de la population et une mesure nécessaire - mais pas nécessairement suffisante - pour accroître l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens. Le déploiement d'une offre de stationnement doit donc faire partie de l'ensemble des étapes des politiques cyclables, en adaptant les services aux trois besoins exprimés par la population, qui peuvent porter sur 4 types de stationnements différents :

- Le stationnement du vélo au domicile, dans un endroit accessible et sécurisé ;
- Le stationnement du vélo sur les lieux de destination pour des durées courtes, notamment pour les déplacements liés aux achats de proximité ;
- Le stationnement du vélo sur les lieux de destination pour des durées longues, avec une attention particulière à la sécurité ;
- Le stationnement en gare, principalement dans le cadre de déplacements domicile-travail vers l'extérieur des villes-moyennes ;

Le déploiement d'arceaux et d'autres outils dédiés au stationnement de courte durée pourra être priorisé lors des premières étapes des politiques cyclables, afin de participer à l'intensification de la pratique des *cyclistes aguerris*, des *jeunes convertis* et des *sédentaires contraints* pour des déplacements liés aux achats, aux loisirs ou à l'école des enfants. Si l'intérêt pour de tels services est limité dans les zones rurales, tel n'est pas le cas dans les banlieues des villes moyennes où la demande est proche de celle qui est observée dans les centres-villes.

Un dialogue devra également être engagé très en amont avec le secteur de l'habitat, afin de travailler sur l'offre de stationnement à domicile, notamment dans les zones les plus denses. Des services de stationnement longue durée dans les lieux de destination pourront être développés à partir des étapes intermédiaires du développement des politiques cyclables, en veillant à travailler sur leur bonne visibilité, indispensable pour faire du vélo un mode de déplacement crédible pour les trajets domicile-travail.

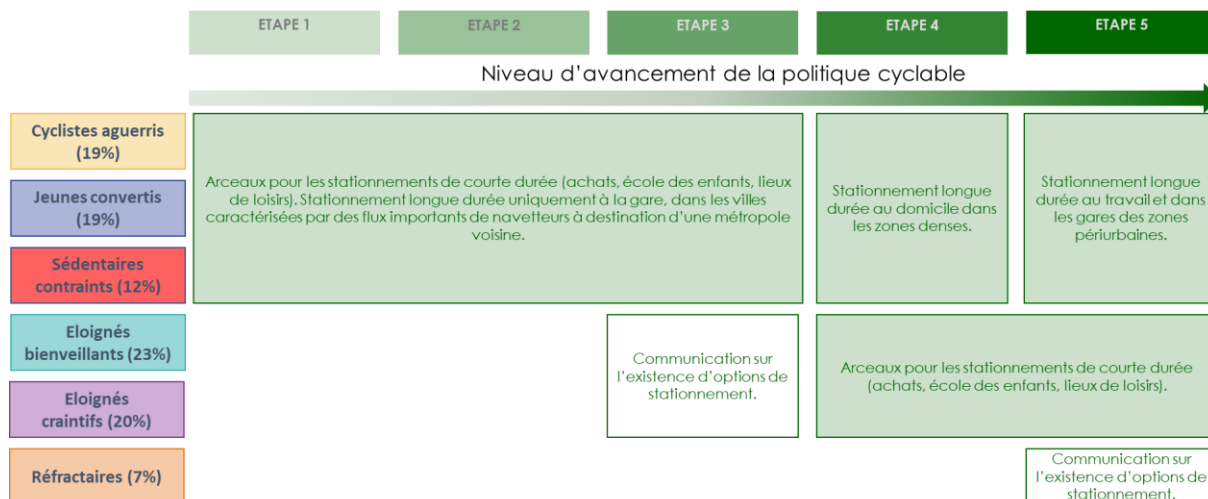


Figure 48 : Offre de stationnement et publics à cibler en fonction du niveau d'avancement de la politique cyclable (Transamo 2022)

Dans les villes moyennes situées à proximité d'une grande métropole avec des flux relativement importants de navetteurs se rendant en train vers cette destination, le stationnement en gare pourra être développé dans une approche intermodale vélo/train dès les phases initiales des politiques cyclables. Cette offre ne touchera cependant des déplacements internes aux villes moyennes qu'à plus longue échéance, en raison de l'intérêt limité des habitants pour les déplacements intermodaux au sein de leur territoire. Il s'agira dès lors d'intégrer l'intermodalité dans les stratégies visant à développer l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, notamment des habitants résidant dans les zones rurales en périphérie des villes moyennes.

#### Recommandations :

9. Développer massivement les services de stationnement, en privilégiant dans un premier temps les stationnements de courte durée sur l'espace public à proximité des principaux lieux de destination (commerces ; services publics ; etc) ;
10. Engager un dialogue avec les acteurs de l'habitat et les acteurs économiques pour développer progressivement une offre de stationnement longue durée à domicile (pour les habitats verticaux) et au travail ;
11. Accompagner le développement de l'intermodalité vélo/transport en commun pour les déplacements qui dépassent le périmètre de l'agglomération. A plus long terme, envisager l'intermodalité vélo/transport en commun pour les déplacements domicile-travail longs au sein de l'agglomération, au premier rang desquels figurent les déplacements entre ville-centre et zone rurale des villes moyennes.

### **6.7. Renforcer les capacités des services pour profiter du foisonnement du secteur et adapter les nouveaux outils aux spécificités de chaque territoire**

L'état de l'art réalisé au lancement de cette étude avait mis en relief un lien relativement fort entre l'intérêt apporté aux différentes mesures et leur degré de notoriété. A l'aune de ce constat, les investigations quantitatives et qualitatives qui ont suivi ont donc été réalisées avec le parti pris de les concentrer sur les mesures les plus connues du grand public. Les préconisations listées dans les chapitres précédents devront cependant être complétées par des mesures plus innovantes, qui émergent aujourd'hui au sein d'un secteur particulièrement dynamique.

- En matière d'aménagements, le développement des pistes et des bandes cyclables ainsi que des zones 30, des zones de rencontre et des contre-sens cyclables pourra être complété par des vélorues, des voies vertes, des rues aux écoles, des stations de réparation en libre-service ;

- En matière d'équipement vélo, les aides à l'achat, les dispositifs de location et les ateliers d'autoréparation associatifs pourront être complétés par des prêts gratuits sur le modèle du dispositif de Beauvais<sup>15</sup> ou par l'instauration de free floating règlementé en suivant l'exemple de Nevers ;
- En matière de stationnement, il conviendra de travailler sur la planification et la réglementation, mais aussi sur l'accès vélo aux parkings publics et privés dédiés aux véhicules légers ainsi qu'à des infrastructures propres aux vélos (consignes ; vélobox ; arceaux). Une offre de stationnement pourra également être intégrée dans les abonnements combinés train/transports en commun à Saint-Nazaire ;
- En matière d'apaisement urbain et de partage de la voirie, les aménagements temporaires permettent de faire accepter sereinement et de tester comme cela a été fait à Vannes avec des « coronapistes ». La piétonisation peut également être l'occasion d'innover par le vélo comme avec le ramassage des déchets en centre-ville piéton d'Arles.

Les actions d'information, de communication et de formation pourront se baser sur des dispositifs déjà en place (Savoir-rouler à vélo), mais aussi sur des mesures plus innovantes telles que l'Escape Game à vélo organisé par une association à Vannes ou l'accompagnement de cyclistes néophytes par des cyclistes plus expérimentés à Niort (Covélotaf).

Tout en permettant de réelles avancées dans la cyclabilité du territoire, le foisonnement d'expérimentations observé lors des dernières décennies s'est cependant également soldé par des échecs, avec des mesures parfois peu adaptées aux territoires sur lesquels elles étaient destinées. L'importation d'un dispositif observé dans un autre contexte peut ainsi rapidement se transformer en échec sans une évaluation *a priori* de sa pertinence et de son adaptabilité pour une ville moyenne.

Au-delà des études techniques et des éventuelles phases d'expérimentation (notamment via de l'urbanisme tactique), il apparaît essentiel de renforcer les capacités des collectivités et de veiller au bon dimensionnement et au développement de l'expertise des équipes en charge des politiques cyclables.

Les villes moyennes gagneront également à établir un dialogue régulier sur leur politique cyclable avec l'ensemble des parties prenantes des mobilités à l'échelle de leur territoire : employeurs, associations d'usagers ou d'habitants, opérateurs de mobilités, etc. Un forum d'interaction dédié aux mobilités actives pourrait opportunément être constitué en lien avec le comité des partenaires, instauré par l'article 15 de la LOM, qui modifiait lui-même l'article L. 1231-5 du code des transports. Cette instance de consultation pourrait notamment avoir pour vocation de veiller au bon alignement de la politique cyclable et des mesures innovantes avec les besoins des usagers et l'inscription du vélo au sein de la chaîne des mobilités.

Enfin, pour développer leur capacité d'action en dépassant les contraintes de ressources humaines qu'elles peuvent connaître, les villes moyennes pourront compléter les actions mises en œuvre par les canaux traditionnels de la commande publique par des aides aux associations porteuses de projets. Ce procédé permettrait notamment aux collectivités de concentrer leurs ressources sur la définition des stratégies cyclables et le pilotage des projets innovants.

### **Recommandations :**

12. *Renforcer les capacités et les moyens des équipes en charge des politiques cyclables afin de mettre en œuvre les recommandations précitées, d'assurer une bonne articulation des différentes composantes de ces politiques (aménagements, stationnement, locations, formations, etc) et d'assurer une bonne concertation avec les principales parties prenantes de l'écosystème vélo.*

<sup>15</sup> Prêt de vélos aux étudiants et lycéens porté par une association

## 7. Conclusion / Perspectives

Ce rapport dédié à la cyclabilité des villes moyennes a cherché à identifier la place consacrée au vélo dans les chaînes de mobilité, à comprendre le profil des usagers et des non-usagers du vélo, à examiner les conditions du report modal vers le vélo et à mesurer les leviers mobilisables par les politiques cyclables.

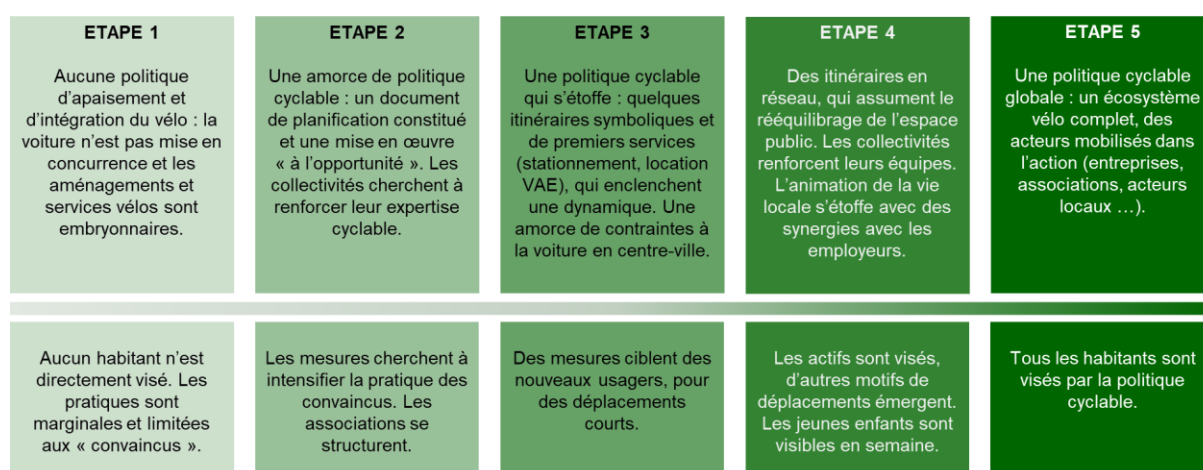
Au-delà du constat d'un certain décrochage de la pratique du vélo dans ces territoires par rapport à la croissance plus soutenue des parts modales du vélo au sein des grandes agglomérations, il en ressort un constat réellement optimiste. Le vélo a un avenir dans les villes moyennes, sous réserve que des politiques cyclables volontaristes y soient mises en place. Les données recueillies pour l'étude pointent en effet un *a priori* plutôt positif des habitants sur le vélo et une réelle familiarité de ces derniers avec un usage loisir. 67% des personnes interrogées dans le cadre de l'étude indiquent pratiquer le vélo au moins occasionnellement, ce qui est comparable à la moyenne nationale. En dehors des cyclistes convaincus, la pratique des habitants des villes moyennes est cependant plus irrégulière que sur le reste du territoire, ce qui ne s'explique non pas par des distances inadaptées au vélo, mais par un usage essentiellement tourné vers les loisirs et une organisation des villes orientée autour des voitures.

La voiture reste aujourd'hui de loin le principal mode de transport de la grande majorité des habitants des villes moyennes. Peu de contraintes pèsent sur cette dernière en matière de congestion ou de stationnement, alors que la prolifération de véhicules et leur vitesse sur les axes structurants est par ailleurs source de fortes appréhensions pour les cyclistes mais aussi et surtout pour les non-usagers du vélo.

Au-delà de la place accordée à la voiture et des questions d'aménagement, la pratique du vélo est également freinée par des mécanismes psychosociaux liés non seulement à des facteurs individuels (sentiment de sécurité, sentiment de compétence, relation au corps, etc.) mais aussi à des normes sociales, généralement matérialisées par des références à un manque de « culture vélo » (ce que l'on voit ; ce que l'on pense que les autres jugent bien de faire).

Aussi, la trop grande place de la voiture et le poids des freins psychosociaux se traduisent par une imperméabilité de près de la moitié de la population (*éloignés bienveillants, éloignés craintifs et réfractaires*) à la majorité des actions mobilisables par les politiques cyclables. Ces éléments sont aussi à l'origine d'une corrélation forte entre l'utilisation du vélo au quotidien et la cyclabilité de la voirie. Cela implique donc un double effort de long terme lié à la visibilité du vélo, avec un travail de fond pour réduire les freins psychosociaux et pour rééquilibrer le partage de l'espace public au profit du vélo.

Ces objectifs de long terme sous-tendent un travail conséquent sur l'ensemble des éléments de l'écosystème cyclable, qu'il convient d'organiser de manière progressive et proportionnée en fonction de la trajectoire que chaque territoire souhaite s'assigner.



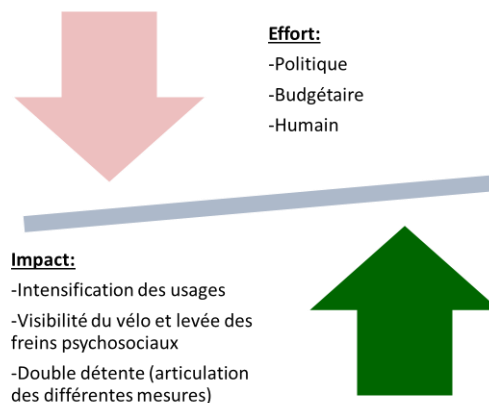
Le référentiel proposé dans le schéma ci-dessus a vocation à aider les collectivités à définir leur politique cyclable en calibrant au mieux leurs objectifs et les moyens nécessaires pour y arriver. Il s'agit de leur donner des clefs de lecture pour appréhender les attentes et les besoins des populations. Les collectivités retiendront tout particulièrement que :

- L'augmentation de la visibilité du vélo est un prérequis indispensable pour toucher les populations les plus éloignées. L'élargissement aux nouveaux usagers par les politiques cyclables doit donc être précédé par une intensification de l'usage des cyclistes pratiquants.
- Les réserves exprimées par les habitants des villes moyennes vis-à-vis de l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail signifient que le développement du vélo pour ce type de déplacement ne peut être qu'un objectif de long terme, qui doit être précédé par le développement des usages pour des trajets courts, à proximité du domicile (achats, école des enfants, trajets à destination des lieux de loisirs), dans un premier temps dans une logique multimodale.

Le développement des politiques cyclables des villes moyennes pourra s'appuyer sur les retours d'expérience des actions engagées depuis une dizaine d'années par des territoires précurseurs, en intégrant systématiquement à la réflexion les spécificités locales. A l'aune des nombreuses actions qui y ont été engagées, les villes de Colmar, Nevers, Niort, Saint-Nazaire et Bourg-en-Bresse peuvent tout particulièrement servir d'exemple. Les politiques cyclables pourront également s'appuyer sur les sources de financement mises en place ces dernières années (Fonds Mobilités Actives, Forfait mobilité durable ; élargissement du Versement Mobilité ; Programmes *AVELO*, *Alvéole* ou *Savoir Rouler à vélo* ; Génération vélo ; etc.) ainsi que sur les évolutions récentes du code de la route (zone 30 ; contre-sens cyclable ; cédez le passage cyclable ; etc.).

L'effort nécessaire pour mettre en place une mesure pourra être opposé à son impact potentiel, qu'il convient de mesurer non seulement au travers de l'intensification des usages générés à court terme, mais également par son impact à plus long terme.

Si le renforcement des équipes en charge des politiques cyclables apparaît encore comme un élément indispensable dans la plupart des villes moyennes, ces dernières peuvent aussi s'appuyer sur un cadre législatif et réglementaire favorable au développement de telles politiques ainsi que sur une réelle familiarité de leurs habitants avec le vélo. Un terreau fertile est d'ores et déjà en place pour le développement de ce mode de transport et n'attend plus qu'une action volontaire et organisée des collectivités pour faire évoluer les pratiques et transformer les mobilités dans les villes moyennes.



## INDEX DES FIGURES

Figure 1 : Parts modales du vélo pour les déplacements domicile-travail (Réalisation Transamo, à partir de données Insee)	10
Figure 2 : Ateliers de travail en salle et sur site réalisés avec les 12 territoires témoins, ici Bourg-en-Bresse (Transamo 2022)	11
Figure 3 : Les 12 villes moyennes du panel de l'étude	12
Figure 4 : Localisation des villes moyennes identifiées pour l'étude (Transamo 2022)	13
Figure 5 : Population métropolitaine habitant dans les villes moyennes et leur agglomération (INSEE, 2017)	13
Figure 7 : Chronologie des mesures législatives relatives aux politiques cyclables (Transamo 2022)	17
Figure 8 : Perception de l'action des pouvoirs publics (Source : Ipsos, 2022)	17
Figure 9 : Perception de l'action des pouvoirs publics en fonction du taux de cyclabilité de la voirie (Ipsos, 2022)	18
Figure 11 : Modes de déplacements utilisés par les habitants des villes moyennes par motif de déplacement (Ipsos, 2022)	20
Figure 12 : Comparaison de la fréquence d'utilisation du vélo entre les habitants des villes moyennes et les Français dans leur ensemble (Elaboration d'Ipsos, avec des données partiellement issues de l'enquête « les Français et le vélo » réalisée par l'Union Sport et Cycle et AG2R la Mondiale)	20
Figure 14 : Facilité de stationnement des automobilistes dans les villes moyennes (Ipsos, 2022)	23
Figure 16 : Evolution de l'usage du vélo à la suite de l'épidémie de Covid-19, en fonction du taux de cyclabilité de la voirie (Elaboration d'Ipsos, avec des données partiellement issues de Vélo & Territoires)	25
Figure 17 : Pratique du vélo au sein des villes moyennes en fonction du taux de cyclabilité de la voirie (Elaboration d'Ipsos, avec des données partiellement issues de Vélo & Territoires)	26
Figure 18 : Usages associés au vélo par les habitants des villes moyennes, en fonction du taux de cyclabilité de la voirie (Elaboration d'Ipsos, avec des données partiellement issues de Vélo & Territoires)	26
Figure 19 : Facilité d'usage du vélo par motif dans les villes moyennes, en fonction du taux de cyclabilité de la voirie (Elaboration d'Ipsos, avec des données partiellement issues de Vélo & Territoires)	27
Figure 20 : Les étapes de références dans l'avancement d'une politique cyclable (Transamo, 2022)	27
Figure 22 : Perception des pistes et des bandes cyclables, en fonction de la localisation du domicile des habitants des villes moyennes (Ipsos, 2022)	28
Figure 25 : Synthèse des caractéristiques des différents types d'individus (Ipsos, 2022)	34
Figure 26 : Sensibilité des habitants des villes moyennes à différents leviers visant à développer la pratique cyclable (Ipsos, 2022)	35
Figure 27 : Sensibilité des habitants des villes moyennes à différents leviers visant à développer la pratique cyclable, par typologie d'individus (Ipsos, 2022)	36
Figure 28 : Disposition des habitants des villes moyennes à réaliser des déplacements à vélo, par type de motifs (Ipsos, 2022)	37
Figure 29 : Motifs de déplacements et publics à cibler en fonction du niveau d'avancement de la politique cyclable (Transamo, 2022)	37
Figure 30 : Perception des avantages du vélo par les habitants des villes moyennes (Ipsos, 2022)	38
Figure 31 : Eléments déclencheurs de la pratique cyclable pour les habitants des villes moyennes qui utilisent le vélo pour leurs déplacements du quotidien (Ipsos, 2022)	39
Figure 32 : Messages de communication et public cible en fonction du niveau d'avancement de la politique cyclable (Transamo 2022)	39
Figure 33 : Sentiment d'aisance à vélo des habitants des villes moyennes (Ipsos, 2022)	40
Figure 34 : Perception des risques d'accidents chez les habitants des villes moyennes qui n'utilisent pas le vélo pour les déplacements du quotidien (Ipsos, 2022)	41
Figure 35 : Intérêt porté par les habitants des villes moyennes aux actions de formation (Ipsos, 2022)	42
Figure 36 : Formations et publics à cibler en fonction du niveau d'avancement de la politique cyclable (Transamo 2022)	42
Figure 37 : Perception des aménagements et des services cyclables existant dans leur agglomération par les habitants des villes moyennes (Ipsos, 2022)	43
Figure 38 : Intérêt porté par les habitants des villes moyennes sur la mise en place d'un réseau de pistes cyclables (Ipsos, 2022)	44
Figure 39 : Illustrations des réactions aux aménagements qui ont le plus fait réagir les membres des focus group	44
Figure 40 : Aménagements à développer et public cible en fonction du niveau d'avancement de la politique cyclable (Transamo 2022)	45
Figure 42 : Perception des aménagements et des services cyclables existant dans leur agglomération par les habitants des villes moyennes (Ipsos, 2022)	47
Figure 43 : Perception du Forfait mobilité durable (FMD) par les habitants des villes moyennes (Ipsos, 2022)	47
Figure 44 : Intérêt des habitants des villes moyennes sur les aides à l'achat et les services de location de vélo (Ipsos, 2022)	48
Figure 45 : Dispositifs d'aide à l'équipement et publics à cibler en fonction du niveau d'avancement de la politique cyclable (Transamo 2022)	48
Figure 46 : Perception des habitants des villes moyennes sur les services de stationnement vélo déployés dans leur agglomération (Ipsos, 2022)	49
Figure 47 : Intérêt des habitants des villes moyennes pour différents dispositifs de stationnement vélo (Ipsos, 2022)	50

Figure 48 : Offre de stationnement et publics à cibler en fonction du niveau d'avancement de la politique cyclable (Transamo 2022) ..... 51



## ANNEXES

---

Cette étude est publiée avec un dossier contenant trois documents annexes :

- Rapport de l'enquête qualitative, élaboré par Nova7 en juin 2022
- Rapport de l'enquête quantitative, élaboré par Ipsos en juin 2022
- Rapport de synthèse des ateliers, élaboré par Transamo en juin 2022

## L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique -, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

### LES COLLECTIONS DE L'ADEME



#### FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



#### CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



#### ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



#### EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard



#### HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.



## **PRATIQUES ET USAGES DU VELO DANS LES VILLES MOYENNES**

Si la France a connu un véritable boom des pratiques cyclables ces dernières années, cet essor s'est avéré plus nuancé dans les villes moyennes que dans les métropoles, avec un écart grandissant des parts modales du vélo.

En s'appuyant sur près de deux années d'investigations, cette étude propose des clefs de lecture pour identifier la place consacrée au vélo dans les chaînes de mobilité des villes moyennes, comprendre le profil des usagers et des non-usagers du vélo, examiner les conditions du report modal vers le vélo et mesurer les leviers mobilisables par les politiques cyclables de ces territoires. Elle a été pensée comme un outil au service des collectivités, qui pourront l'utiliser comme un référentiel au sein duquel puiser des grilles de lectures et des bonnes pratiques.

Il en ressort un constat positif pour l'avenir du vélo dans les villes moyennes, sous réserve que des politiques volontaristes et adaptées y soient mises en place. Le vélo est présent dans la vie des habitants des villes moyennes, dont les pratiques sont cependant plus irrégulières que sur le reste du territoire et encore largement orientées vers les loisirs.

Cela ne s'explique pas par des distances inadaptées au vélo (bien au contraire), mais par une organisation des villes encore orientée sur la voiture qui se traduit non seulement par des freins pratiques à l'usage du vélo mais aussi par des freins psychosociaux.

Cela implique donc un double effort de long terme avec un rééquilibrage de l'espace public au profit du vélo et un travail de fond pour renforcer la visibilité du vélo et réduire les freins psychosociaux. Cette étude propose 12 recommandations pour amorcer ce travail tant au travers des aménagements que des services cyclables, des formations ou de l'offre de stationnement.

