



« Il y a une soif de faire du vélo et les exigences augmentent »



Publié par **Blandine Le Cain** le 10 février 2022 à 20h30



Pour le président de la FUB, l'édition 2021 du baromètre vélo illustre les exigences nouvelles qu'il faut entendre pour permettre à davantage de personnes d'enfourcher leur vélo au quotidien. (Photo Nicolas Créach/Le Télégramme)

Pour le président de l'association porteuse du baromètre vélo, Olivier Schneider, les aménagements cyclables doivent s'adapter aux besoins nouveaux qui s'expriment.

La participation au baromètre des villes cyclables augmente mais les notes bougent peu. Comment l'expliquer ?

L'appétence est là, par rapport à il y a cinq ou dix ans : il y a une soif de faire du vélo. En parallèle, les villes ont fait des progrès, mais moins vite. Cette édition montre que les exigences augmentent. C'est bon signe : on élargit la base des personnes prêtes à faire du vélo.

Rennes continue de se distinguer quand Brest progresse moins sur le vélo. Comment expliquer les écarts toujours grands entre territoires ?

Plus les politiques ont été pensées tôt, plus elles fonctionnent. Strasbourg et Grenoble ont développé leurs plans vélo dans les années 1980, Rennes il y a vingt-cinq ans, et il y a une quinzaine d'années pour Brest. Le premier est toujours perfectible, et ce qui compte, c'est le nombre d'itérations sur ces plans.²

Au-delà des grandes villes, une partie des territoires moins peuplés affiche des évaluations moins satisfaisantes. Se prêtent-ils autant au vélo ?

Aujourd'hui, le vélo est une solution qui s'impose d'elle-même **dans les villes où les déplacements en voiture sont contraints** et le trafic congestionné. Tant qu'il reste facile de se déplacer en voiture, il apparaît moins légitime de **créer des aménagements cyclables**. Dans certaines villes, donc, sans aucune politique cyclable, les contraintes et la nature de la ville poussent beaucoup de gens à se mettre au vélo.

Il est important d'inverser ce phénomène, sinon, on apporte le vélo à ceux qui ont déjà des transports en commun, des moyens de mobilité, alors que là où on en a le plus besoin, **c'est justement en milieu rural et moins dense**, où le réseau de transport en commun ne sera jamais équivalent.

Des améliorations sont remarquées dans le baromètre Certains

Des améliorations sont remarquées dans le baromètre. Certains aménagements cyclables spécifiques sont-ils plus efficaces ?



(LE TELEGRAMME)

On ne peut pas citer un aménagement concret mieux que les autres, ce serait aberrant : cela dépend du nombre de véhicules par jour, de la largeur de la voie, etc. Par contre, ce qu'il faut viser, c'est que l'aménageur soit prêt à voir ses parents de soixante-dix ans ou ses enfants sur l'aménagement, sans s'inquiéter. À ce moment, l'aménagement est réussi.

Pendant longtemps, les responsables d'aménagements étaient eux-mêmes cyclistes, habitués à la route et des vélos sportifs. Or, pour amener les 60 % de cyclistes potentiels à franchir le pas, il faut comprendre leurs besoins de sécurité et de confort, et intégrer le vélo à leurs vrais besoins. Ce sont ce qu'ils expriment, aujourd'hui.

Toutes les collectivités ont-elles les moyens d'accompagner l'envie des usagers ?

Aujourd'hui, on voit une maturité des citoyens qui doit être suivie politiquement, comme le

montre **le rapport** que vient de rendre le député Guillaume Gouffier-Cha sur la filière économique du vélo. Plus de la moitié des déplacements sont courts **et peuvent se faire à vélo**. Cela ne veut pas dire que ce sera le cas ou que ce doit être le cas, mais cela montre qu'il y a un gisement de pouvoir d'achat, d'activité sportive et d'économie d'énergie.

Il s'agit d'acquérir en interne un certain nombre de compétences, et de se faire aider en termes de formation et d'aménagements. Surtout, il faut oser expérimenter : faire des aménagements temporaires, c'est une solution pour identifier les besoins et les adapter, plutôt que de devoir tout casser ensuite. Notre baromètre aide à faire prendre conscience du fait que le vélo est un enjeu sérieux. C'est une partie de la transition écologique la plus simple et la moins chère.