

# **BAROMÈTRE DES RÉSULTATS DE L'ACTION PUBLIQUE : LA FRANCE DES PISTES CYCLABLES**

Par Clara Pisani-Ferry  
et Alice Tattevin

**4 FÉVRIER 2021**

# Baromètre des résultats de l'action publique : La France des pistes cyclables

## Synthèse

Clara Pisani-Ferry,  
*Chargée d'études de  
Terra Nova*  
et Alice Tattevin,  
*stagiaire chez Terra  
Nova*

---

4 février 2021

Le baromètre des résultats de l'action publique publié par le Gouvernement présente l'état d'avancement de 25 politiques. Présenté comme un « outil d'accélération de la l'exécution des réformes », il permet de raisonner non plus uniquement à la maille nationale mais également à la maille départementale. Il donne ainsi aux acteurs locaux et aux citoyens des instruments d'évaluation et de comparaison.

Malgré quelques interrogations méthodologiques, ce baromètre est un formidable outil pour observer les disparités entre territoires et essayer de les comprendre.

En utilisant les données mises à disposition (en open data) et en les croisant avec des statistiques nationales ou des résultats d'enquête, Terra Nova proposera, dans une série de papier, des analyses et des explications sur différentes politiques.

Le premier cas d'étude est le déploiement du plan vélo. Cette politique, classée dans les ambitions de transition écologique, vise à tripler la part du vélo dans les mobilités des Français, en particulier dans la mobilité quotidienne. Pour parvenir à cet objectif, il faut développer des pistes cyclables. En décembre 2017, au niveau national, la France comptait 40 201 kilomètres de pistes cyclables et de voies vertes. Trois ans

plus tard, fin 2020, ce réseau cyclable avait grandi de 20% pour atteindre près de 50 000 km avec pour objectif 55 477 km sur tout le territoire en 2022.

Mais cette dynamique présente de très fortes disparités territoriales : une poignée de départements tire l'essentiel de la croissance. Les 20 premiers départements représentent à eux seuls 49,52% du domaine cyclable national soit une forte concentration de l'offre. Quelle est cette France du vélo et des pistes cyclables ?

A quelques exceptions près, la France des pistes cyclables concerne des territoires plutôt plus denses, plus peuplés, plus jeunes et plus attractifs que la moyenne. Souvent organisés autour d'une métropole, ils se caractérisent par des infrastructures routières plutôt étendues et par un dynamisme démographique plus soutenu. Pour certains, ce sont également des territoires qui bénéficient d'une bonne attractivité touristique ou avec une tradition cycliste plus ancienne.

L'analyse de ces disparités montrent qu'il ne suffit pas de poursuivre un objectif chiffré national. Il faudrait aussi s'efforcer de faire entrer le vélo dans des territoires où sa pratique est encore trop peu développée. Mais pour atteindre ce type d'objectifs, le Gouvernement ne peut être le seul acteur : les exécutifs locaux portent également une part de responsabilité.

## INTRODUCTION

Le 13 janvier 2020, le Gouvernement a publié son baromètre des résultats de l'action publique<sup>1</sup>. Sur la base de données départementales et régionales, ce baromètre présente, à la lumière de différents indicateurs, l'état d'avancement de 25 politiques considérées comme prioritaires par l'exécutif (développement de l'apprentissage, doublement du nombre de maisons de santé, dédoublement des classes en REP, déploiement du plan vélo...). Il sera mis à jour trimestriellement et devrait être étendu à d'autres politiques. Amélie de Montchalin, Ministre de la Transformation de la Fonction Publique, à l'origine de cette initiative, la présente comme "un outil d'accélération de l'exécution des réformes"<sup>2</sup>. D'abord parce qu'il ne s'agit plus de communiquer sur des réformes uniquement lorsqu'un texte est adopté ou lorsque l'objectif est atteint, mais bien de donner à voir la construction et le déploiement concret de l'action publique dans le temps. Ensuite parce que raisonner non plus seulement à la maille nationale mais aussi à la maille départementale donne aux acteurs locaux mais aussi aux citoyens des instruments d'évaluation et de comparaison. On peut alors espérer que cet outil permette à ces acteurs de collaborer plus étroitement entre eux, d'échanger sur les blocages à surmonter, sur les bonnes pratiques, etc. Enfin, cet outil pourrait permettre de ne plus voir la loi comme le seul et unique instrument d'action à disposition du politique et de mettre en lumière toute la chaîne des responsables publics impliqués dans la mise en œuvre pratique d'une réforme.

En juin 2017, Terra Nova plaidait déjà en faveur de la création d'une « *Delivery Unit* »<sup>3</sup> chargée de suivre et de vérifier la réalisation d'objectifs considérés comme prioritaires sur la base d'indicateurs statistiques évoluant au fil du temps. Pour les auteurs, « le sentiment que les promesses ne sont pas tenues et que les responsables politiques ne sont finalement pas comptables des résultats de leur action alimente des déceptions et des colères trop coûteuses pour la vie démocratique et la cohésion nationale. C'est dire combien serait précieux un outil dont le rôle serait de démontrer que la politique a bel et bien des résultats et qu'elle est aussi un art d'exécution. ». Nous ne pouvons donc que saluer cette initiative du

---

<sup>1</sup> <https://www.gouvernement.fr/les-actions-du-gouvernement>

<sup>2</sup> Communiqué de presse du 13 janvier 2021 : <https://www.transformation.gouv.fr/files/presse/CP%20-%20Lancement-baromètre%20des%20résultats-13012021.pdf>

<sup>3</sup> Abdeldjellil Bouzidi, Antoine Hardy, « Vers une "Delivery Unit" à la française ? », juin 2017, <https://tnova.fr/notes/vers-une-delivery-unit-a-la-francaise>

Gouvernement, même si le choix des politiques considérées comme prioritaires soulève des interrogations : on peut par exemple s'étonner de l'absence de toute politique agricole, par exemple. Par ailleurs, l'évaluation de l'objectif même et de l'état d'avancement peut faire débat. Ainsi sur les politiques « sécurité », les résultats (au niveau national et non départemental) ne font état d'aucun objectif et peuvent faire craindre le règne d'une culture du chiffre sans véritable boussole.

Le baromètre étant mis à jour trimestriellement, on espère qu'il fera l'objet d'améliorations progressives. Reste que pour les autres politiques présentées, c'est un formidable outil pour observer les disparités entre territoires et essayer de les comprendre. Il faut également saluer l'effort de pédagogie de cet instrument qui permet à tous de percevoir plus concrètement ce que la politique étudiée a changé dans son département, voire pour lui-même. Aussi, en utilisant les données mis à disposition (en open data) par le baromètre et en les croisant avec des statistiques nationales ou des résultats d'enquête, nous procéderons sur différentes politiques à des analyses et proposerons des explications dans les mois qui viennent. La présente note ouvre donc une série de papiers qui proposeront à chaque fois un focus sur une politique publique et son déploiement depuis 2017.

## **1. PREMIER CAS D'ETUDE : LE DEPLOIEMENT DU PLAN VELO**

Cette politique, classée dans les ambitions de transition écologique du Gouvernement, vise à tripler la part du vélo dans les mobilités des Français, en particulier dans la mobilité quotidienne. En effet, si la pratique du vélo pour le loisir ou le tourisme mérite d'être développée, par exemple avec les voies vertes, c'est l'adoption du vélo pour les déplacements quotidiens, en premier lieu les trajets domicile-travail, qui pourrait avoir des effets collectifs importants. Les bénéfices de la pratique du vélo sont effectivement nombreux : au-delà des bénéfices sanitaires pour ceux qui le pratiquent, il permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre quand il se substitue à l'usage de véhicules thermiques, de réduire les émissions de particules fines (et donc d'améliorer la qualité de l'air), de réduire la pollution acoustique et de lutter contre la congestion urbaine. En outre, c'est un moyen de transport peu coûteux à l'achat comme à l'usage.

Toutefois, entre 2008 et 2019, en dépit d'un engouement récent dans les grandes villes, la répartition des modes de transport n'a que peu évolué, la part du vélo restant stable à 2,7%<sup>4</sup>. Pour encourager le développement de cette pratique, le plan du Gouvernement présenté le 14 septembre 2018 repose sur quatre axes : la sécurité et le développement d'aménagements cyclables, la sûreté et la lutte contre le vol, l'incitation pour encourager les Français à "passer au vélo" et le développement d'une culture du vélo. Nous nous concentrerons ici sur le premier axe, sans doute le plus structurant au plan matériel. En effet, un quart des Français (24,5%) déclarent que des pistes cyclables plus nombreuses et plus sécurisées les inciteraient à davantage utiliser leur vélo. 5,7% mettent en avant l'acquisition d'un vélo à assistance électrique à bas prix et 11,2% la mise à disposition de lieux de stationnements sécurisés. Notons que 37,7% des Français déclarent ne pas vouloir ou ne pas pouvoir utiliser davantage le vélo<sup>5</sup>.

Le développement des pistes cyclables ne relève pas d'un acteur unique. L'État (pour les routes nationales non transférées), les départements (pour les routes départementales), les groupements de communes ou les communes (pour les voies communales) sont susceptibles de réaliser des itinéraires cyclables<sup>6</sup>. Cependant, dans la pratique, leur développement repose essentiellement sur les collectivités locales. Pour les aider à financer des projets d'infrastructures sur leur territoire, un fonds national de 350 millions d'euros a été mis en place, dont 43,7 millions ont été dépensés en 2019. Il sera augmenté de 29% dans le cadre de France Relance. En parallèle, via un appel à projets, l'ADEME accompagne des territoires afin de cofinancer des études, des expérimentations ou des campagnes de communication, et de nombreux décrets (notamment sur la circulation, les places de stationnement...) qui facilitent la pratique du vélo. Concrètement, le fonds s'adresse aux communes, départements, groupements de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, établissements publics de coopération intercommunale (EPCI)... Via un appel à projet annuel, des territoires sont sélectionnés (111 en 2019, 127 en 2020<sup>7</sup>) et sont

---

<sup>4</sup> Premiers résultats de l'enquête sur la mobilité des Français : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>

<sup>5</sup> Pour chacun des pourcentages indiqués, somme des réponses en premier et second choix.

Enquête sur les pratiques environnementales des ménages, 2016, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/enquete-sur-les-pratiques-environnementales-des-menages-epem-2016>

<sup>6</sup> La région également si elle fait l'acquisition, comme l'Île de France, de foncier.

<sup>7</sup> Pour un total de 43 millions d'euros de subventions en 2019, 70 millions d'euros en 2020. Lors de ce second appel d'offre, le Gouvernement indiquait prêter une attention particulière aux projets en outre-mer et dans des zones peu denses.

accompagnés dans la réalisation de leurs projets avec un taux minimal de participation de la collectivité de 20%<sup>8</sup>.

En décembre 2017, au niveau national, la France comptait 40 201 kilomètres de pistes cyclables et de voies vertes. Trois ans plus tard, fin 2020, ce réseau cyclable avait grandi de 20% pour atteindre près de 50 000 km. Le Gouvernement se fixe comme objectif d'atteindre 55 477 km sur tout le territoire en 2022, pour un réseau routier (hors autoroutes et en métropole) de 1 070 189 km. Depuis quelques années, cette politique rencontre et accompagne une dynamique favorable au vélo dans la société : une enquête Ifop pour le WWF indiquait en 2018 que 83% des Français seraient favorables à l'augmentation de la place du vélo en ville<sup>9</sup>. Si ce n'est pas encore de la "vélorution" souhaitée par certains, cette tendance est donc déjà très sensible. En moyenne les Français possèdent 1,32 vélo par ménage, un niveau équivalent à leur équipement en voiture (37% des Français déclarent cependant ne posséder aucun vélo). L'essor des vélos à assistance électrique (VAE) renforce encore cette tendance : avant le déploiement du plan vélo du Gouvernement, en septembre 2018, 42% des Français se déclaraient intéressés par l'achat d'un VAE<sup>10</sup>, soit 6 points de plus qu'en 2016. Et en 2019, les ventes de VAE augmentaient de 12,1% par rapport à 2018<sup>11</sup>. En septembre 2020, en partie sous l'effet de la pandémie qui a détourné certains Français de la promiscuité dans les transports en commun, on commençait à parler de « boom du vélo » avec une triplement de la proportion d'habitants des centres-villes se rendant sur leur lieu de travail par ce moyen de transport (5% à 15% en cinq ans, selon une enquête Ifop)<sup>12</sup>.

---

<sup>8</sup> De nombreuses exceptions permettent de réduire ce seuil minimum.

<sup>9</sup> Enquête menée en juin 2018 par l'Ifop pour WWF France <https://www.ifop.com/wp-content/uploads/2018/06/115611-Rapport-Définitif.pdf>

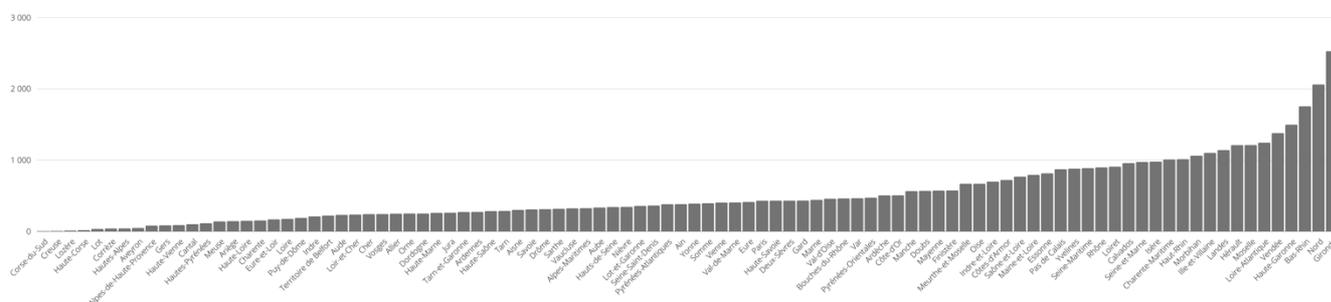
<sup>10</sup> Baromètre Ipsos pour Avere France et Mobilia menée en août 2018 sur les usages des Français en matière de mobilité, <http://www.avery-france.org/Uploads/Documents/15373724670ff25df72a0bf5df14af2f9558041df4-Communique%20de%20presse.pdf>

<sup>11</sup> Étude de l'observatoire du Cycle- 2019- <https://www.unionsportcycle.com/fr/les-actualites/2020-05-04/observatoire-du-cycle-le-velo-une-solution-d-avenir-incontournable>

<sup>12</sup> Étude Ifop pour Caroom, septembre 2020 <https://www.ifop.com/publication/pistes-cyclables-stationnement-circulation-les-mesures-anti-voitures-et-la-place-de-lautomobile-dans-les-grandes-villes-a-lheure-du-covid/>

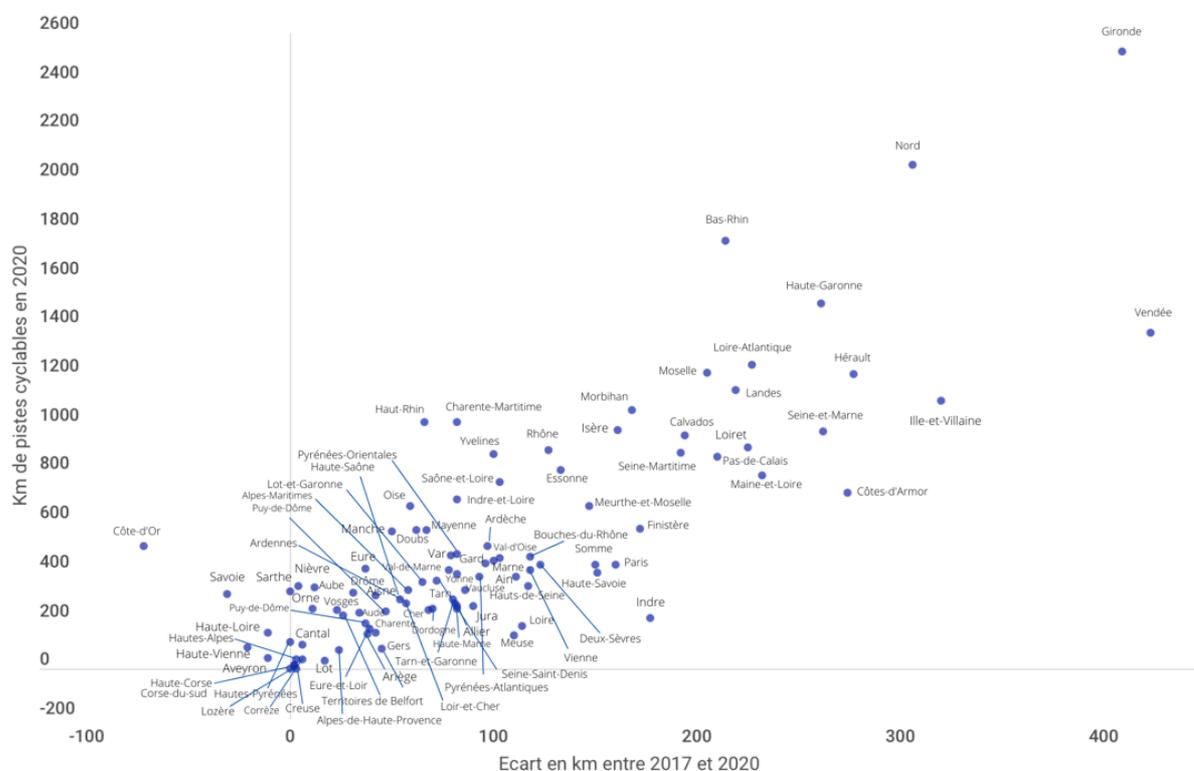
Mais cette dynamique présente de très fortes disparités territoriales : une poignée de départements tirent l'essentiel de la croissance tandis que, dans d'autres, le mouvement reste imperceptible, voire inexistant. Ainsi, en 2020, la Corse du Sud ne compte que 2 km de pistes cyclables, le Lot 32 km alors que la Gironde en compte 2 526 km. 13 départements sur 96 comptent plus de 1 000 km de pistes cyclables en 2020, quand 12 départements en comptent moins de 100 (Graphique n°1).

**Graphique n°1**  
Km de pistes cyclables en 2020



En termes de progression entre 2017 et 2020, là aussi les écarts sont importants (Graphique n°2). Alors que la Haute-Vienne et l'Aveyron perdaient plus de 19% de leur domaine cyclable, la Meuse et l'Indre augmentaient le leur, respectivement de 407% et 570%. Le graphique n°2 montre bien ces disparités entre les départements : un groupe de départements se détache en cumulant un important nombre de kilomètres de pistes cyclables et une forte progression (en valeur absolue) entre 2017 et 2020.

**Graphique n°2**  
**Développement des pistes cyclables par département**

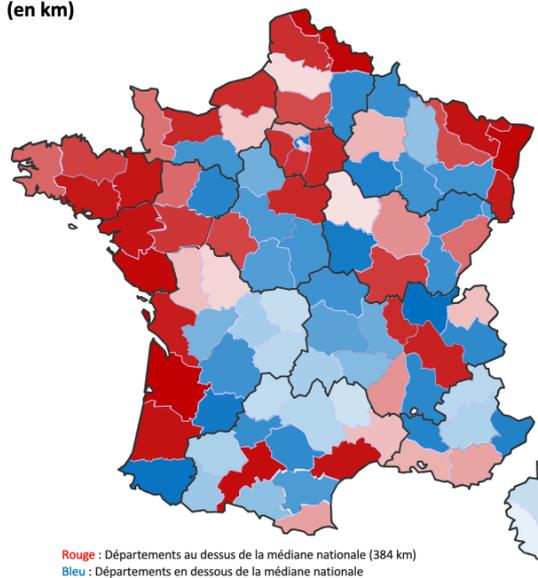


Comment expliquer ces disparités ? Au-delà des initiatives politiques, quels sont les facteurs sociodémographiques qui favorisent ou freinent le développement du vélo ? Naturellement, des facteurs physiques et des contingences géographiques, à commencer par le relief, doivent être pris en compte : les mobilités à vélo sont moins faciles dans un département très montagneux comme le Puy-de-Dôme que dans un département de plaine comme la Charente-Maritime, et dans un département rural où les distances domicile-travail sont plus importantes que dans un département dense et fortement urbanisé. Mais ces facteurs sont loin d'expliquer l'ensemble des inégalités.

Afin de dégager de grandes identités territoriales et de mettre en exergue les polarités de la distribution, nous avons isolé les 20 départements ayant le domaine cyclable le plus large et les 20 ayant le domaine le moins développé.

**Développement des pistes cyclables par département en 2020  
(en km)**

Les 20 premiers		Les 20 derniers	
Départements	km en 2020	Départements	km en 2020
Gironde	2 526	Corse-du-Sud	2
Nord	2 059	Creuse	4
Bas-Rhin	1 752	Lozère	10
Haute-Garonne	1 495	Haute-Corse	16
Vendée	1 376	Lot	32
Loire-Atlantique	1 242	Corrèze	39
Moselle	1 209	Hautes-Alpes	40
Hérault	1 208	Aveyron	46
Landes	1 139	Alpes-de-Haute-Provence	79
Ille-et-Vilaine	1 099	Gers	83
Morbihan	1 060	Haute-Vienne	87
Haut-Rhin	1 011	Cantal	99
Charente-Maritime	1 007	Hauts-Pyrénées	112
Isère	976	Meuse	137
Seine-et-Marne	971	Ariège	142
Calvados	956	Haute-Loire	147
Loiret	906	Charente	151
Rhône	896	Eure-et-Loir	166
Seine-Maritime	885	Loire	174
Yvelines	878	Puy-de-Dôme	187



Les 20 premiers départements (en rouge) représentent à eux seuls 49,52% du domaine cyclable national : un cinquième des départements métropolitains accueille la moitié du domaine disponible, soit une forte concentration de l'offre. Mais cette concentration spatiale correspond en partie à la concentration de la population : ces 20 départements leaders abritent en effet près de 36% de la population métropolitaine, soit un peu plus de 23 millions de personnes sur 64 (et si l'on considérait le top 25, on engloberait 43% de la population métropolitaine). Les 20 départements à la traîne (en bleu) ne représentent de leur côté que 8% de la population métropolitaine (un peu plus de 5 millions de personnes).

De même, si on regarde la contribution des différents départements métropolitains à la croissance du domaine cyclable entre 2017 et 2020, la concentration géographique est, là encore, très élevée. A l'échelle nationale, on recense sur cette période une progression de 9 618 km cyclables, soit +19,32% par rapport à 2017. Or, plus de la moitié de cette augmentation (51,6%) a été réalisée par 20 départements, dont 15 qui apparaissent dans le top 20 de 2020.

Enfin, si l'on compare le nombre de km cyclables par département en 2017 et en 2020, les 20 premiers départements de 2017 sont les mêmes qu'en 2020, seul l'ordre a changé (et encore, assez peu). Les 20 derniers sont également les mêmes à l'exception de l'Indre qui, en 2020, avec une progression de 570% s'échappe du pool de queue.

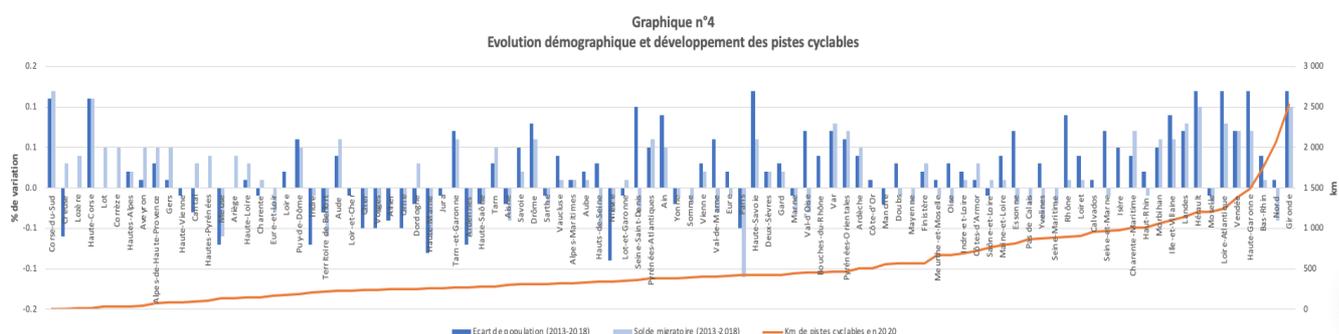
Au vu de ces trois premiers indicateurs, une première conclusion s'impose : ce sont toujours les mêmes qui tirent le mouvement et qui s'en exceptent, aux deux extrémités de la distribution.

Quelle est cette France du vélo et des pistes cyclables ? Avant de répondre, il faut introduire une nuance de taille. Jusqu'ici, on a observé le profil des départements sans tenir compte de différences de morphologie pourtant parfois considérables. Or, construire 50 km de pistes cyclables dans un département où le réseau routier est étroit, la population basse et/ou âgée et la densité faible, ne représente pas la même performance que dans un département où le réseau routier est très étendu, la population jeune et nombreuse, et la densité importante.



En revanche, la haute densité ne suffit pas à expliquer le dynamisme de certains territoires. Les Landes par exemple, sont à la fois dans les 20 départements à la plus faible densité de population et parmi les 20 départements où le domaine cyclable est le plus développé.

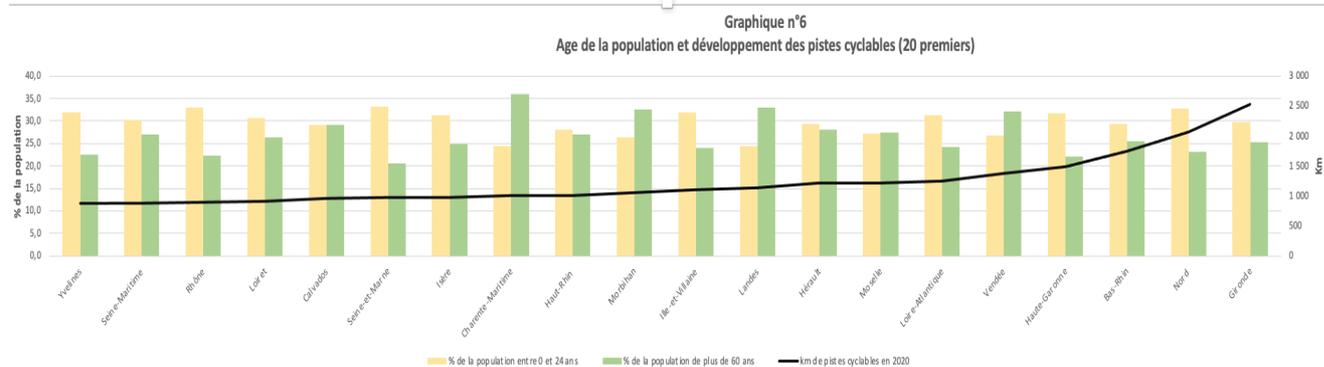
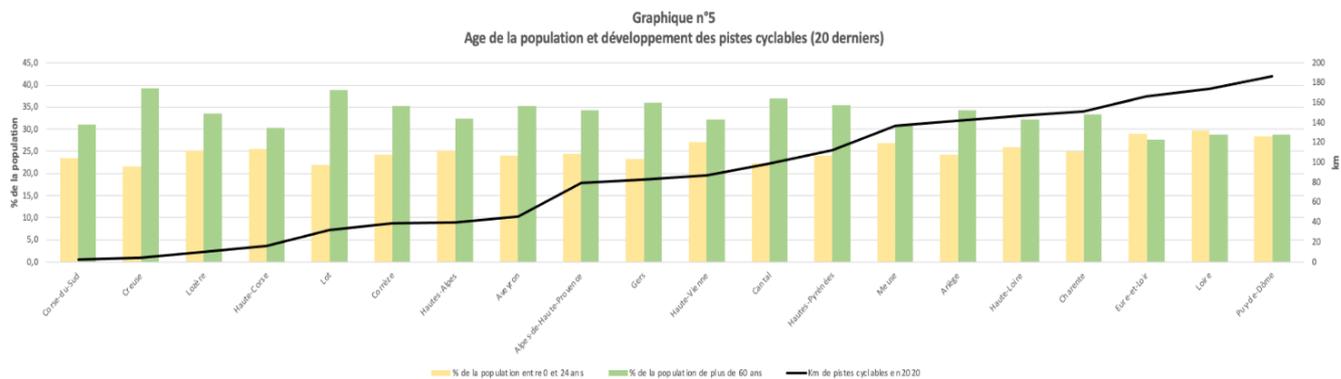
Comme on peut le voir dans le graphique n° 4<sup>15</sup>, le dynamisme démographique apporte une autre explication. En effet, dans les 20 premiers départements, la démographie semble plus dynamique notamment du fait d'un solde migratoire positif important.



Les bons élèves sont non seulement des territoires plus denses que la moyenne, mais aussi des territoires plus attractifs. Notons que les deux départements de la Corse font à cet égard figure d'exception dans les 20 derniers.

Les graphiques 5, 6 et 7 tentent d'analyser le rapport entre la structure d'âge de la population de chaque département et le déploiement des pistes cyclables. On voit que la part des plus de 60 ans dans la population est plutôt plus faible dans les 20 premiers départements que dans les 20 derniers. Ce qui, là encore, confirme l'intuition commune : a priori, le vélo est un moyen de transport dont l'usage tend à diminuer avec l'âge.

<sup>15</sup> Dans le graphique n° 4, par écart de population, on entend la croissance nette (solde naturel et solde migratoire) entre 2013 et 2018.



Dans 16 des 20 premiers départements par la taille du domaine cyclable, la part des plus de 60 ans est inférieure à 30% (26,9% en moyenne en France métropolitaine). Inversement, dans 16 des 20 derniers départements, elle est supérieure à 30%. Notons l'exception de la Charente-Maritime qui est à la fois l'un des départements les plus âgés et l'un de ceux qui se classent dans les 20 premiers domaines cyclables. Ce qu'illustre le graphique n° 7.

## Graphique n°7

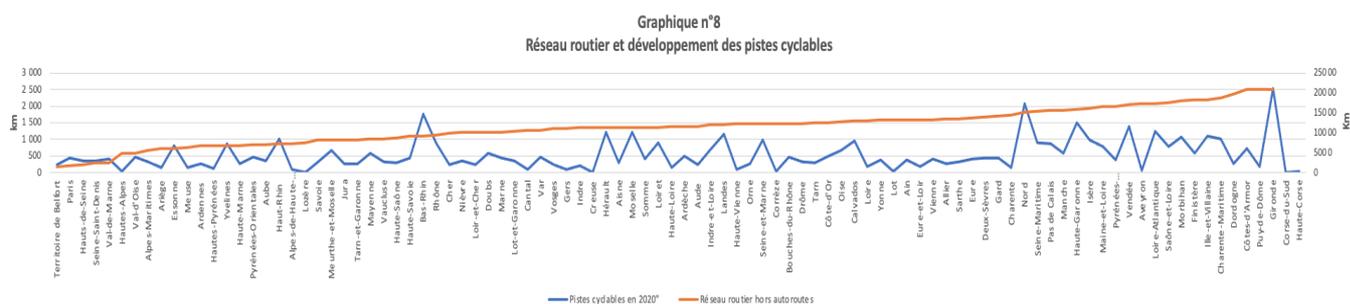
Part de la population de plus de 60 ans et développement des pistes cyclables



### 3. LA TAILLE DU RESEAU ROUTIER

Un autre indicateur pertinent est l'étendue du réseau routier du département. En effet, si les pistes cyclables peuvent être des voies vertes uniquement réservées aux cyclistes et/ou aux piétons, elles peuvent également être construites sur le réseau routier déjà existant, facilitant grandement leur mise en œuvre puisque nécessitant une signalisation particulière mais moins d'investissements d'infrastructures et moins d'emprise foncière. Ainsi, on peut formuler l'hypothèse qu'un département dont le réseau routier est moins développé sera plus contraint dans le développement de ses pistes cyclables. Hors autoroutes (où la circulation à vélo est interdite), le réseau routier métropolitain est de 1 070 189 km contre 49 782 km de pistes cyclables en 2020 (4,65%).

Le graphique 8 montre que certains départements bénéficient à la fois d'un domaine cyclable étendu d'un large réseau routier<sup>16</sup>. Ainsi, la Gironde possède à la fois le plus large réseau routier et le plus large domaine cyclable. Sur les 20 premiers réseaux routiers (dont 11 dans trois régions : Nouvelle-Aquitaine, Bretagne et Pays de la Loire), 10 sont également dans les 20 premiers domaines cyclables en nombre de km, 2 dans les 20 derniers et 8 entre les deux. Notons l'exception notable du Puy de Dôme, second réseau routier (20 884 km) dont le domaine cyclable compte parmi les plus restreints (37 km).



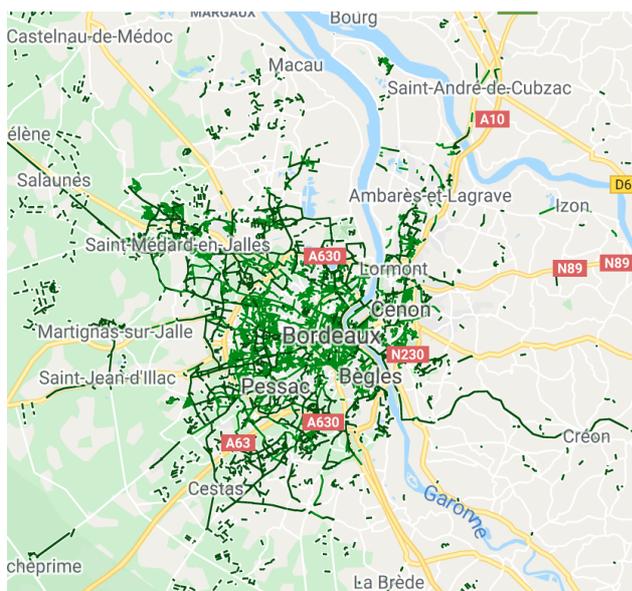
En moyenne, en France métropolitaine, pour 100 km de routes nationales, départementales ou voies communales, on compte 5,35 km de pistes cyclables. Appliqué aux différents départements, ce ratio permet de se faire une idée assez juste de l'effort réalisé localement en faveur du vélo. L'ensemble des 20 départements disposant du domaine cyclable le plus étendu en valeur absolue se situe sensiblement au-dessus de la moyenne métropolitaine. Mais cet indicateur fait remonter dans le classement des départements dont le domaine cyclable est moyennement étendu, mais qui ont un ratio pistes cyclables / réseau routier très élevé. C'est le cas de plusieurs départements d'Île-de-France : Paris en tête (26,34), puis les Hauts-de-Seine (18,69), le Val-de-Marne (16,74), ou la Seine-Saint-Denis (14,96). Mais aussi le Territoire de Belfort (15,96) avec seulement 26 km de pistes cyclables.

Inversement les 20 derniers départements par la taille du domaine cyclable sont tous sous la moyenne nationale, leur ratio ne dépassant jamais 2,34.

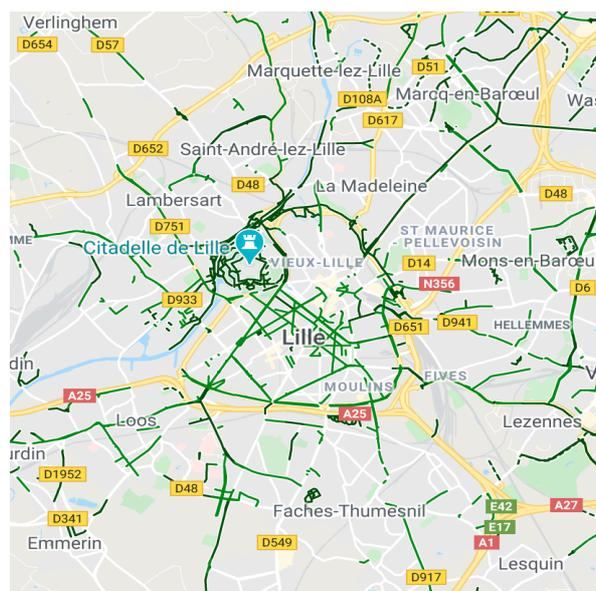
<sup>16</sup> Pour les deux départements de Corse : les routes nationales sont devenues des routes territoriales en 2014, et sont gérées par la Collectivité Territoriale de Corse. Par ailleurs les départementaux corses ayant fusionné avec la région (la collectivité territoriale de Corse) au 01/01/2018, au sein de la collectivité de Corse, les routes départementales et communales sont disponibles uniquement au niveau régional.

## 4. L'ATTRACTION DES METROPOLES

Une autre caractéristique de cette France des pistes cyclables réside dans l'attraction des métropoles. Le territoire métropolitain en compte 22 et 12 d'entre elles se situent dans l'un des 20 premiers départements par la taille du domaine cyclable (Bordeaux en Gironde, Lille dans le Nord, Strasbourg dans le Bas Rhin, Toulouse en Haute Garonne...). Ainsi, déjà en 2016, à Strasbourg, 16% des trajets domicile-travail se faisaient à vélo, contre 4% en moyenne dans les villes-centre<sup>17</sup>. Les cartes<sup>18</sup> ci-dessous illustrent le réseau cyclable de Bordeaux, Lille et Strasbourg, les trois métropoles des trois premiers départements les plus cyclables. Elles montrent clairement la concentration de l'offre dans les cœurs d'agglomération et son progressif effacement à mesure que l'on s'en éloigne.



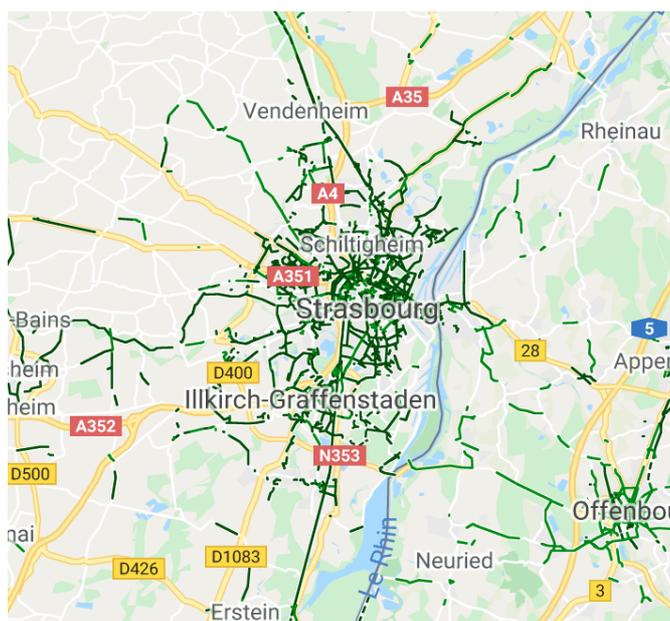
Bordeaux



Lille

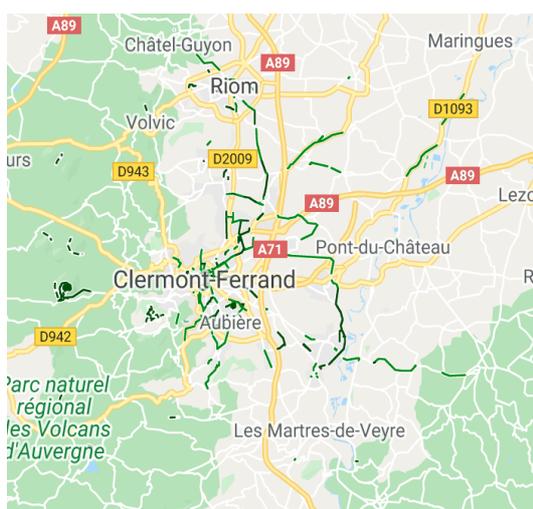
<sup>17</sup> Enquête sur les pratiques environnementales des ménages- 2016. Déjà citée

<sup>18</sup> <https://www.pistes-cyclables.com/carte-des-pistes-cyclables/>



*Strasbourg*

A l'inverse, Clermont Ferrand dans le Puy de Dôme et Saint-Etienne dans la Loire sont deux métropoles dans deux des départements les moins cyclables. Les deux cartes ci-dessous illustrent bien la faiblesse du réseau cyclable de ces deux villes.



*Clermont-Ferrand*



*Saint-Etienne*

On peut s'interroger sur la faible performance de deux départements : les Bouches-du-Rhône (460 km de pistes cyclables) et plus précisément de la métropole d'Aix-Marseille ainsi que les Alpes-Maritimes et la métropole de Nice (323 km). Marseille est pourtant la troisième aire urbaine en termes de population (après Paris et Lyon).

Ce déploiement de pistes cyclables dans les zones urbaines tient également d'une obligation légale contenue à l'article L 228-2 du Code l'environnement. En effet, depuis 1998, des itinéraires cyclables doivent être mis au point à l'occasion de réalisation ou de rénovations de voies urbaines. De surcroît, l'analyse des usages du vélo confirme les liens étroits entre le mode de vie urbain dans les grandes agglomérations et le développement de cette forme de mobilité. Le réseau de collectivités, Vélo & Territoires<sup>19</sup>, a mis en place une plateforme d'analyse de la fréquentation des pistes cyclables. En agrégeant les données rassemblées par plus 903 compteurs, ils étudient depuis 2013 les usages du vélo. En 2019, la comparaison des fréquentations selon le type de milieu montre que, pour une moyenne de 1, elle est de 2,5 en milieu urbain et 0,3 en milieu rural. Par la même technique, on observe que la fréquentation en milieu urbain est relativement stable tout au long de l'année alors qu'elle connaît un pic en juillet-août en milieu rural et péri-urbain. Ce contraste traduit une pratique utilitaire et plus quotidienne du vélo en milieu urbain et une pratique de loisir en milieu rural et péri-urbain.

D'une manière générale, les distances entre les lieux de résidence, de travail et de consommation étant par construction plus réduites dans les grandes villes et les zones les plus denses, ces territoires se prêtent davantage à l'usage quotidien du vélo.

Si l'on se concentre sur les déplacements domicile-travail, c'est pour couvrir des distances situées entre 3 et 4 km que l'usage du vélo est le plus fréquent. En 2019, du lundi au vendredi, les Français consacraient en moyenne 1h02 à leurs déplacements.<sup>20</sup> De fait, sans surprise, avec 5% des actifs circulant à vélo pour ce type de distance, cet usage reste toutefois très inférieur à celui de la voiture (62,4%), des transports en commun (21,5%) ou à la marche à pied (8%). Au-delà de 4km, la part du vélo décroît (2,6% pour 5 à 6 km). Et en-dessous, le vélo souffre de la concurrence avec la marche : sur une distance de 1 à 2 km, 4,1% des actifs

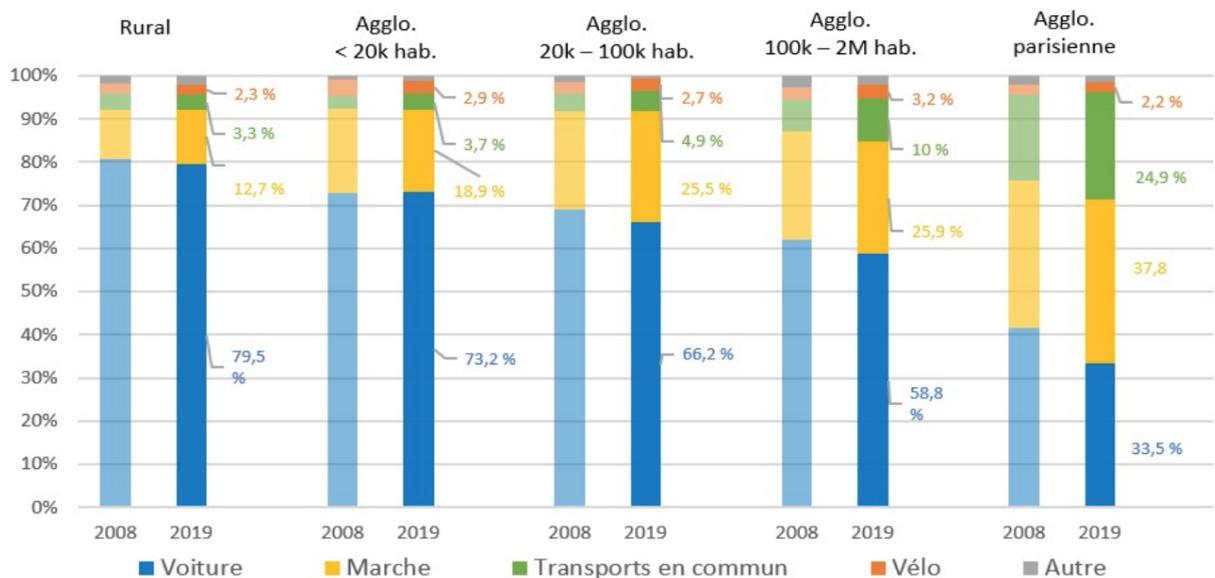
---

<sup>19</sup> <https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/>

<sup>20</sup> Enquête mobilité des personnes 2019 - <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes?list-chiffres=true>

sont à vélo, contre 19,7% qui préfèrent se déplacer à pied<sup>21</sup>. En moyenne, les trajets à vélo des Français durent 18 minutes (2 minutes de plus qu'en 2008).

Conformément à l'intuition, la part des actifs qui utilisent le vélo comme principal moyen de transport est deux fois plus importante dans les ville-centres des grands pôles urbains qu'en moyenne nationale. Mais c'est aussi dans les couronnes de ces grands pôles que le vélo est le moins utilisé (0,4)<sup>22</sup>. Le graphique ci-dessous montre l'évolution des modes de transport<sup>23</sup> entre 2017 et 2019.



Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine. - © Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS – Insee – Inrets).

Ce dynamisme des métropoles serait-il le fait d'une volonté politique plus marquée dans certaines familles de sensibilité ? Si l'on se concentre sur la précédente mandature municipale (2014-2020, qui comprend la période observée par le baromètre), sur 12 métropoles se situant dans les 20 départements les plus cyclables, 8 avaient des maires PS/Divers Gauche, 3 LR et 1 EELV. Ce tableau penche plutôt à gauche, c'est-à-dire du côté où les idées écologiques sont actuellement les plus revendiquées. Toutefois, il convient de

<sup>21</sup> <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2557426>

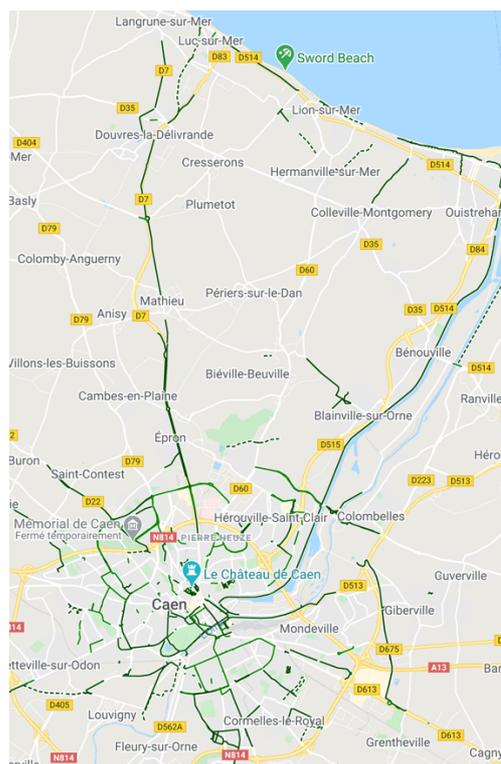
<sup>22</sup> <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2557426>

<sup>23</sup> <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes?list-chiffres=true>

noter que la ville de Bordeaux, dont les performances sont remarquables dans ce domaine, était dirigée par un maire LR, tout comme Toulouse ou Orléans.

Parmi les 20 départements les plus cyclables, 8 ne comptent pas de métropoles. Si on met de côté les deux départements d’Ile-de-France qui sont compris dans l’aire urbaine parisienne (les Yvelines et la Seine et Marne), les 6 restants, le Calvados, la Charente-Maritime, le Haut-Rhin, le Morbihan, les Landes et la Vendée font figure d’exception.

On pourrait attribuer leur performance à leur attrait touristique et à la pratique du vélo de loisir. Ainsi, dans le Calvados, les pistes cyclables sont concentrées à Caen, notamment autour de sites touristiques comme le Château et le Mémorial ainsi que le long de la plage du débarquement Sword Beach.



Caen

On retrouve une concentration similaire de pistes cyclables le long des stations balnéaires de Hossegor à Biscarrosse dans les Landes et en Charente-Maritime, autour de La Rochelle, sur l'Île de Ré et sur l'Île d'Oléron.



*Les Landes*



*Charente-Maritime*

### Focus sur les départements d'Outre-mer

En raison de données incomplètes et de leur situation particulière, les départements d'outre-mer nécessitent une analyse distincte. On observe de fortes disparités entre eux : la Réunion est loin devant avec 386 km de pistes cyclables suivie par la Guyane (65 km), puis la Martinique et la Guadeloupe, avec respectivement 8 et 2 km. Souvenons-nous, à titre de comparaison, qu'en France métropolitaine la médiane est à 384 km.

Pourtant les habitants de la Guyane et de la Réunion semblent pratiquer le vélo, la Guyane est même le second département, après le Bas Rhin où les Français utilisent le plus le vélo pour aller travailler (6 et 5% en 2017). Ils sont 1,2% à la Réunion, en France métropolitaine la médiane est à 1,4%.

S'appuyant sur le plan Vélo, la Guadeloupe a créé ses premières pistes cyclables en 2018 sans toutefois poursuivre cet effort en 2019 ou en 2020. La Guyane a fait le plus gros effort de développement en augmentant son domaine cyclable de 150% depuis 2017. A la Réunion, on compte 54km de pistes cyclables supplémentaires et seulement 1km depuis 2017 en Martinique.

Le baromètre n'indique aucune piste cyclable à Mayotte.

## CONCLUSION

Les usages et la popularité du vélo ont connu un fort développement ces dernières années. Mais la carte de France des pistes cyclables est restée à peu près la même qu'en 2017 : il y a simplement plus de pistes cyclables là où il y en avait déjà. Des départements sont certes entrés dans le mouvement, mais souvent de façon mesurée et sans changer la hiérarchie des bons et des mauvais élèves.

A quelques exceptions près, la France des pistes cyclables met en exergue des territoires plutôt plus denses, plus peuplés, plus jeunes et plus attractifs que la moyenne. Souvent organisés autour d'une métropole, ils se caractérisent par des infrastructures routières plutôt étendues et par un dynamisme démographique plus soutenu. De fait, jusqu'ici, la politique de soutien au développement des pistes cyclables a surtout permis à ceux qui pédalaient déjà de pédaler plus encore.

La géographie de ce phénomène permet d'isoler plusieurs ensembles. Tout d'abord, la plupart des départements littoraux de l'arc atlantique : des territoires animés par le développement économique rapide de plusieurs métropoles (Rennes, Nantes, Bordeaux...) et bénéficiant d'une bonne attractivité touristique. Ensuite, les deux premières aires urbaines du pays (Paris et Lyon) où la pratique du vélo participe de plus en plus du mode de vie urbain des cœurs d'agglomération et des classes sociales éduquées et aisées. Enfin, un ensemble de territoires (Nord, Bas-Rhin...) où la pratique du vélo est portée non seulement par deux métropoles majeures (Lille, Strasbourg), mais aussi par une tradition cycliste plus ancienne dans la plaine flamande et le voisinage de l'Allemagne rhénane.

Si l'on veut optimiser les bénéfices de la pratique du vélo (pour la santé, le climat, la qualité de l'air, la fluidité du trafic, le budget des ménages...), il serait bon de ne pas se contenter de poursuivre un objectif chiffré national (qui sera sans doute atteint en 2022, et c'est une bonne nouvelle). Il faudrait aussi s'efforcer de faire entrer le vélo dans des territoires où sa pratique est encore trop peu développée. On pense à un certain nombre de villes moyennes situées dans des départements au relief favorable. On pense également et surtout aux vastes zones périurbaines des agglomérations qui ont été faites pour et par la voiture et où, pourtant, le "désir de vélo" commence à se faire sentir ; des voies sécurisées pour le vélo y font

aujourd'hui cruellement défaut. Ce serait aussi l'occasion de montrer que ce type de mobilité et les bénéfices qui l'accompagnent ne sont nullement réservés aux "bobos de centre-ville"<sup>24</sup>.

C'est manifestement la direction que souhaite prendre le Gouvernement qui, lors du second appel d'offre, a indiqué prêter une attention particulière aux projets situés dans des zones peu denses. Mais pour atteindre ce type d'objectifs, le Gouvernement est loin d'avoir toutes les cartes en main : ce sont aussi et souvent d'abord les exécutifs locaux qui en portent la responsabilité. Gageons que le temps ne tardera plus où les électeurs demanderont des comptes à ceux qui n'auront pris aucune initiative en ce sens. L'exploitation de ce type de baromètre pourrait en tout cas les y aider.

---

<sup>24</sup> Un sondage Ifop pour Le Tribune réalisé en décembre 2020 (« Les Français, la COP21 et l'action des maires des grandes villes ») demandait à un échantillon représentatif de Français, pour tout une série de mesures, si elles leur paraissaient « indispensables », « importantes mais pas indispensables » ou « secondaires » pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris. A l'item concernant l'attention portée à ses modes de déplacement (éviter l'avion, privilégier les modes de transport doux comme le vélo...), 43% répondaient que c'était indispensable, 43% important mais pas indispensable et 14% secondaire. L'analyse sociologique des réponses « indispensable » ne recoupe pas du tout le profil du « bobo » : 47% des employés (+4 points), 45% des ouvriers (+2), 43% des non diplômés (=).



@TerraNovaThinkTank



@\_Terra\_Nova



Terra Nova- think tank

*Terra Nova est un think tank progressiste indépendant ayant pour but de produire et diffuser des solutions politiques innovantes en France et en Europe.*