

"Vélorution" risque de dérailler (La)

Titre(s): "Vélorution" risque de dérailler (La) [[périodique]]

Ensemble: Alternatives économiques 466

Editeur, producteur: 01/01/26

Description matérielle: pp.44-45

ISSN: 0247-3739

Note sur la description matérielle: 2

Résumé ou extrait: Entre 2019 et 2024, le nombre de trajets à vélo en France a augmenté de 40 % au niveau national et de 45 % en milieu urbain, principalement dans le sillage de la pandémie de Covid-19. Cette croissance s'est traduite par une hausse du trafic cycliste et la multiplication des pistes cyclables, faisant du vélo le quatrième mode de transport quotidien après la voiture, la marche et les transports en commun. Cependant, depuis 2023, la progression ralentit, les aménagements restent insuffisants et les financements manquent, notamment après l'abandon par l'État du plan vélo et marche 2023-2027. La part modale du vélo plafonne sous les 4 %, loin de l'objectif de 9 % fixé pour 2024 et des 12 % visés pour 2030. L'essor du vélo est freiné par un manque d'infrastructures, surtout en milieu rural et périurbain où la voiture reste dominante et où la pratique du vélo a diminué depuis 2022. Pourtant, 59 % des déplacements dans les communes peu et très peu denses font entre 0 et 10 km, une distance adaptée au vélo. Les liaisons entre villes-centres et périphéries sont insuffisantes, les coupures urbaines, le manque de stationnement sécurisé et la crainte du vol constituent des freins majeurs. Le danger perçu, notamment pour les enfants et les femmes, reste avec la longueur des trajets le principal motif de renoncement. En 2021, les principales raisons évoquées pour ne pas utiliser le vélo sont : trajets trop longs (46 %), peur (33 %), absence de pistes cyclables (31 %), absence de routes praticables (29 %), trajets à plusieurs étapes (25 %), absence de douche sur le lieu de travail (23 %), crainte du vol et absence de stationnement sécurisé. Les difficultés pratiques et la perception du danger dissuadent de nombreux cyclistes potentiels, en particulier dans les classes populaires où le vélo n'a pas une image aussi positive que dans les catégories supérieures, mieux équipées et plus enclines à pédaler. Un travail éprouvant décourage également l'effort physique supplémentaire. Les vélos à assistance électrique permettent d'allonger les distances et de faciliter les trajets en terrain accidenté, tandis que les vélos-cargos et longtail élargissent les usages possibles. Toutefois, l'effort public en matière de pédagogie et de financement reste déterminant pour développer la pratique. La pratique du vélo augmente avec le niveau d'études : en 2022, la proportion de personnes utilisant le vélo pour se promener, se rendre sur leurs lieux d'activité ou faire du sport est plus élevée chez les titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme supérieur que chez ceux sans diplôme, BEPC, CEP, CAP ou BEP.

Sujet - Nom commun: Cyclisme -- Accidents

Bicyclettes

Mobilité quotidienne