

## Le fait du jour



### Une contribution record à l'enquête sur les villes cyclables

Participation à l'enquête de la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) Baromètre des villes cyclables "pa'lons vélo" 2019



Les 10 villes bretonnes qui ont répondu le plus

1	Gosné (35)	55 réponses / 1 000 hab.
2	Saint-Jacut-de-la-Mer (22)	42
3	Saint-Lunaire (35)	41
4	Bangor (56)	37
5	Trégastel (22)	36
6	Logonna-Daoulas (29)	35
7	Locmaria (56)	33
8	Le Palais (56)	33
9	Bono (56)	30
10	Chapelle-des-Fougereux (35)	24

# La Bretagne est-elle forcément hostile au vélo ?

La fédération des usagers de la bicyclette (FUB) conclut une grande enquête sur le vélo en France. Son président réfute l'idée que les cyclistes ne peuvent habiter et travailler que dans les grandes villes.

**Blandine Le Cain**

## 1. Le vélo est un luxe de grande ville. FAUX

La FUB signe la deuxième édition de son enquête sur les villes cyclables. En 2017, plus de 113 000 personnes avaient participé contre 184 500 cette année. « Une hausse de plus de 64 % », souligne Olivier Schneider, son président. « Mais le plus intéressant, c'est d'où viennent ces 64 % ». Le nombre de villes retenues - celles ayant reçu plus de 50 contributions de cyclistes - est passé de 316 à 765 et agrège des villes moyennes et petites. « Cela correspond à une généralité contre-intuitive : il y a autant de déplacements de 1 à 5 km en milieu urbain qu'en milieu rural, une distance idéale à vélo. La question est très actuelle et n'est pas réservée aux

grandes villes ».

## 2. Faire du vélo reste dangereux. VRAI ET FAUX

Distance adéquate et sécurité sont deux questions différentes. « Statistiquement, les morts à vélo sont rares, mais l'impression de danger ne dépend pas des statistiques », explique Olivier Schneider. Se faire raser par un bus n'est pas plaisant. « Si le mouvement de grève actuel propulse l'usage de la bicyclette à Paris, « en temps normal, la majorité des gens ne fera du vélo que si c'est agréable ». Pour la FUB, il s'agit donc d'éviter les « réponses techniques » et de prendre en compte cette crainte pour encourager les non-cyclistes à adopter le vélo. « L'indicateur, c'est quand les parents ne craignent plus de laisser leurs enfants se déplacer à vélo ! »

## 3. Les trajets entre périphérie et centre urbain sont difficiles. VRAI

Parmi les points noirs de l'enquête visibles en Bretagne, les intersections et ronds-points d'accès aux villes. Olivier Schneider le confirme, « il y a un fort enjeu autour des sorties d'agglomération, adaptées aux voitures mais pas aux vélos ni aux piétons ». Le déplacement interurbain se développe pourtant avec les vélos à assistance électrique, qui permettent d'augmenter la distance des trajets.

## 4. La pluie bretonne ne se prête pas au vélo. FAUX

En 2017, la première vague

d'enquête avait montré que le pourtour méditerranéen était l'une des régions les moins cyclistes, quand Strasbourg et Grenoble figuraient sur le podium. « Aux Pays-Bas, oui, c'est plat, mais aussi venteux et pluvieux. Le vélo ne s'y serait pas développé sans une stratégie. C'est vraiment une question de volonté et de courage politique ». Cette année, dans l'Ouest, les villes de Rennes et de Nantes devraient d'ailleurs se distinguer dans le classement.

## 5. Laisser plus de place aux vélos gêne forcément les voitures. FAUX

« Là où il y a beaucoup de trafic automobile, il est compliqué d'élargir

### La phrase

« Il y a un fort enjeu autour des sorties d'agglomération, adaptées aux voitures mais pas aux vélos ni aux piétons ».

l'espace pour le vélo ». Pour autant, d'autres solutions existent. Le président de la FUB insiste sur le besoin de penser des « itinéraires bis » plutôt que de n'envisager qu'une piste cyclable. « Avec un chemin praticable toute l'année par les cyclistes, les personnes pressées peuvent faire le trajet en voiture, et ceux qui ne craignent pas un petit détour à vélo peuvent rejoindre un autre centre urbain en évitant une départementale ».

**T** Sur le telegramme.fr

Notre reportage vidéo : le vélo, enjeu des municipales

## Les aménagements pour la sécurité des cyclistes

**Hervé Queillé**

● Quels sont les aménagements destinés à assurer une meilleure sécurité aux cyclistes ?

Les pistes cyclables sont séparées physiquement de la chaussée utilisée par les véhicules à moteur, soit par une bordure surélevée, soit par une surface engazonnée ou plantée d'arbustes. En ville, elles sont souvent installées sur les trottoirs ou un terre-plein surélevé. Parfois, elles peuvent être éloignées de la voie utilisée par les véhicules motorisés.

Les bandes cyclables sont signalées au sol par une ligne continue ou discontinue et un pictogramme de vélo. Les collectivités sont obligées d'ajouter des bandes cyclables sur toutes les rues et routes en réfection.

Le double sens cyclable est une voie à sens unique pour les véhicules motorisés et à double sens pour les

cyclistes. Les cyclomoteurs y sont interdits, sauf exception. Obligatoire en zone 30 km/h, sauf exception, cette mesure peut être appliquée sur les secteurs à 50 km/h.

Un « sas cyclable » est réservé aux cyclistes au niveau des feux tricolores, devant les autres usagers. L'arrêt d'une automobile sur ce sas vaut non-respect de la ligne de feu rouge et immobilisation en pleine voie, respectivement sanctionnés d'un retrait de quatre points et d'une suspension de permis de trois ans.

Au feu rouge, les cyclistes peuvent tourner à droite ou à gauche, voire aller tout droit, en cédant le passage, si un panneau les y autorise. Les automobilistes sont autorisés à franchir la ligne blanche pour dépasser un cycliste. Les enfants de moins de huit ans peuvent utiliser les trottoirs même sans aménagements spécifiques. Enfin, les places de stationnement pour vélos sont désormais une obligation pour les collectivités.