FOCUS

Mettre en place une politique cyclable : construire le système vélo

Aménagement du territoire

#mobilité #politique publique #collectivité #ville

Mise à jour de cette page :
29/01/2026

Auteur LISST *31058*
TOULOUSE Acteur régional
ESE

Le réseau cyclable

Alors que le vélo était longtemps resté le grand oublié des politiques de déplacement, la Loi sur l'Aire et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE), votée en 1996, a marqué un tournant pour les politiques cyclables françaises. Elle dispose que, « *à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, doivent être mis au point des itinéraires cyclables* [...] *en fonction des besoins et contraintes de la circulation.* »

La prise de conscience des enjeux environnementaux et la pression des associations de cyclistes, ont amené les collectivités à appliquer cette loi, mais souvent de façon imparfaite et incomplète : certains axes majeurs ou intersections (giratoires ou échangeurs) ne sont souvent pas traités. Or pour une grande partie de la population, ce réseau cyclable incomplet n'est pas assez sécurisant. En 2012, 54,9% des français aptes à faire du vélo n'étaient pas « complètement à l'aise » pour en faire quotidiennement **(1)**.

Pour permettre à l'ensemble de la population de faire du vélo, il faut aller au-delà de la logique actuelle qui ne prend en compte le vélo que lors des réalisations ou rénovations de rues, et développer une logique de réseau, qui traite les itinéraires cyclables de bout en bout, sans discontinuité, avec tous les outils à disposition : pistes, bandes, couloirs bus-vélos, zones de circulation apaisées (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes), doubles-sens cyclables.

Le système vélo

La réalisation d'aménagements cyclables est essentielle, mais ne suffit pas à elle seule à enclencher une dynamique. En plus d'un réseau cyclable de qualité, les autres éléments de ce qu'on appelle le système vélo **(2)**, sont autant de leviers sur lesquels il est possible d'agir :

- L'équipement en vélos et leur entretien : la population doit pouvoir disposer de vélos fiables, adaptés à son usage, et en état de marche. Pour cela, la présence d'un tissu local de vendeurs, loueurs et réparateurs de vélos est essentielle. La collectivité peut également jouer son rôle en proposant la location de vélos (courte ou longue durée).
- Du stationnement cyclable adapté au domicile et à destination (transports, emplois, commerces...).
- Des dispositifs de communication et d'accompagnement au changement permettant d'informer la population des avantages du vélo, des itinéraires et services existants et des bonnes pratiques à adopter.
- Une formation permettant aux enfants, mais également aux adultes qui ne sont pas confiants, d'apprendre à faire du vélo en toute sécurité.

Le rôle des citoyens et usagers

Il est nécessaire que toutes les composantes du système vélo soient présentes pour rendre un territoire cyclable pour le plus grand nombre. Si la collectivité est à la manoeuvre sur une majorité de ces thématiques, les citoyens peuvent avoir une réelle influence :

- en militant pour des aménagements et stationnements cyclables,
- en mettant leur expertise d'usager au service de la collectivité, par exemple pour signaler des points noirs,

- en communiquant, en conseillant et en accompagnant les nouveaux cyclistes
- en organisant des ateliers d'autoréparation dans les quartiers et les communes…

Les citoyens militant en faveur du vélo se constituent souvent en associations affiliées à des réseaux nationaux tels que la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) ou l'Heureux-Cyclage. Dans de nombreuses villes cyclables comme Amsterdam ou Utrecht, le rôle des citoyens a été, à un moment donné, déterminant.

Politique cyclable et santé publique

Alors qu'ils constituent une composante essentielle des politiques cyclables dans les pays germaniques et anglo-saxons, les effets positifs de la pratique du vélo pour la santé sont encore peu pris en compte dans notre pays. Pourtant, toutes les études montrent que des investissements dans le système vélo amènent une augmentation de la pratique cyclable, qui se traduit ensuite par des bénéfices pour la santé. Aux Pays-Bas, où 562 millions d'euros sont investis dans les réseaux cyclables chaque année, il est estimé que la pratique cyclable permet d'éviter 6500 morts chaque année, ce qui représente un bénéfice de 19 milliards d'euros par an pour l'économie **(3)**.

En France, certaines collectivités commencent à évaluer les politiques cyclables sous cet angle ; c'est notamment le cas de certaines, membres du réseau des Villes-Santé de l'OMS comme Nantes. Grâce à l'outil en ligne HEAT (Health Assessment Tool for Active Travel) développé par l'OMS, Nantes Métropole a pu calculer qu'avec le pourcentage de déplacements à vélo observé en 2011 (4,5%), 260 morts étaient évitées sur 10 ans. Avec l'objectif de part modale de 12% à l'horizon 2030, *« cela représenterait, pour le même nombre d'habitants, 670 morts évités et un bénéfice économique de 2 682 millions d'euros »*[(4)].

(1) TNS SOFRES, 2013. Enquête Les Français et le Vélo. Club des Villes Cyclables

(2)HÉRAN, Frédéric, 2018. Le système vélo. forumviesmobiles.org.

(3) FISHMAN, Elliot, SCHEPERS, Paul et KAMPHUIS, Carlijn Barbara Maria, 2015. Dutch Cycling : Quantifying the Health and Related Economic Benefits. American Journal of Public Health. Vol. 105, n° 8, pp. 13 15.

(4) GASSIOT, Marion et al., 2016. Pratiques quotidiennes du vélo à Nantes : approche croisée de la santé et de la mobilité. Santé Publique. Vol. s1, n° HS, pp. 75 82.

Source :

Cet article est issu du « Dossier-ressources Urbanisme et Santé-Environnement » et édité par le Réseau Régional Éduquer en Santé-Environnement Occitanie.